

# **Sobre imposiciones y adecuaciones infraestructurales**

El caso del tranvía en Cuenca, Ecuador



Sam Rumé

Tutor: Roger Sansi

Trabajo de fin de máster

Universidad de Barcelona – Departamento de antropología

Máster de antropología y etnografía 2016-2018

2a Convocatoria: Junio

# Índice

Introducción.....	2
1. Infraestructuras en Ecuador.....	2
2. El caso del tranvía de Cuenca.....	5
3. Marco teórico.....	10
4. Trabajo de campo.....	15
1. El espacio.....	19
1.1. Cuenca entre la tranquilidad y el caos.....	19
1.2. El tranvía: ¿La medida infraestructural modelo?.....	24
1.3. La realidad actual.....	29
2. Las movilidades.....	38
2.1. El medio de transporte dominante: el coche.....	38
2.2. El paradigma de la sostenibilidad y del peatón.....	45
2.3. El desarrollo histórico de los buses.....	51
3. El comercio.....	59
3.1. Espacio, movilidad y comercio.....	59
3.2. La afectación del tranvía.....	64
3.3. Diferentes formas de activismo.....	72
Conclusión.....	79
Bibliografía.....	86
Anexos.....	93

# Introducción

Este trabajo trata sobre el proyecto tranvía en la ciudad de Cuenca, Ecuador. Cuenca es la tercera ciudad del país, el cantón Cuenca teniendo más de 600.000 habitantes. Está ubicada en el sur de Ecuador, a 2500 metros de altura en los Andes. Su nombre completo, Santa Ana de los Ríos de Cuenca, hace alusión a los cuatro ríos que atraviesan y se juntan en la ciudad. El centro histórico data de la época colonial y se construyó en damero, de unas 17 manzanas de este a oeste y unas 11 manzanas de norte a sur (ver anexos 1.1. y 1.2.). Se ha conservado la arquitectura colonial y republicana, por lo que el centro histórico entró en la lista de patrimonio de la humanidad de la UNESCO en 1999. Cuenca es considerada una de las ciudades más caras del país, sobre todo en el tema de la vivienda<sup>1</sup>. Es una ciudad comercial, con casi un cuarto de su población trabajando en el comercio<sup>2</sup> y se caracteriza por una expansión horizontal que produce espacios urbanos poco densos (Hermida 2015). El proyecto tranvía coincide con mi interés en infraestructuras y espacios urbanos, y se presta a la investigación por ser un proyecto muy conflictivo. También comparte muchas características con el desarrollo infraestructural general del país, como veremos enseguida.

## 1. Infraestructuras en Ecuador

Ecuador en general parece un país enormemente rico para una antropología de las infraestructuras. Desde el año 2007, cuando fue investido Rafael Correa como presidente, ha habido un incremento considerable en la inversión en infraestructuras públicas. El proyecto de la “Revolución Ciudadana”, que se desarrolló durante los diez años de presidencia de Correa, se inscribe en el fenómeno complejo del “socialismo del siglo XXI”. En un esfuerzo para renovar el Estado, crear condiciones dignas para la gente y modernizar el país, el gobierno priorizó el desarrollo masivo de infraestructuras. La inversión estatal creció así a 9,6% del PIB en 2015, casi el triple de la inversión del país en 2006, y más del doble del promedio de la inversión pública en América Latina hoy (Senplades 2017: 64). Así se han construido escuelas, hospitales, hidroeléctricas, refinerías y otras infraestructuras petroleras, y se han reforzado las infraestructuras existentes<sup>3</sup>. Se trata de poner las bases materiales para crear una sociedad justa y permitir el “buen vivir” (Senplades 2009). Podemos reconocer en este esfuerzo un acercamiento a la idea marxista clásica según la cual las infraestructuras determinan las superestructuras de la sociedad (Humphrey 2005: 39). También se intenta controlar mejor el territorio, para explotar de manera óptima los recursos y proteger la población de catástrofes naturales. Las infraestructuras son acompañadas por políticas que ofrecen,

<sup>1</sup> <https://www.eluniverso.com/noticias/2018/01/11/nota/6560814/cuenca-manta-fueron-ciudades-mas-caras-ecuador-cierre-2017>

<sup>2</sup> <http://www.forosecuador.ec/forum/ecuador/educaci%C3%B3n-y-ciencia/124214-poblaci%C3%B3n-de-cuenca-ecuador-2018-n%C3%BAmero-actual-de-habitantes-de-cuenca>

<sup>3</sup> <https://www.andes.info.ec/es/noticias/reportajes/1/decada-transformo-ecuador>

por ejemplo, acceso gratuito a la educación y la salud.

También forma parte de este programa el desarrollo del transporte, con la construcción de puertos, aeropuertos y carreteras. Para muchos, la calidad de las carreteras es el logro más grande de Correa. Según el Foro Económico Mundial, Ecuador se convirtió en el país con las mejores vías del continente en 2016 (Senplades 2017: 41). Las vías asimismo constituyen una “tarjeta de visita” importante para el gobierno, como muestra un discurso de Rafael Correa de 2015<sup>4</sup>: “Ecuador ya cambió. El cambio de época se nota en miles de obras que están por doquier en la patria entera. En el nuevo Ecuador existen carreteras de primera, por las que transitan nuestros productos, nuestras familias, pero también los nuevos anhelos de la patria justa, equitativa, esperanzada”. Este discurso enfatiza nuevamente el poder transformador de las infraestructuras y la voluntad de cambio radical a través del desarrollo material. Las carreteras son las infraestructuras que mejor representan los deseos de modernización y de integración social (Harvey & Knox 2015), y son las más visibles en la vida cotidiana de la gente. La lectura de los periódicos locales muestra también una preocupación muy notable por la vialidad. A diario salen artículos sobre los avances de proyectos de construcción vial específicos, sobre los inconvenientes y daños de ciertas vías, o sobre las decisiones políticas respecto al transporte.

Pero ante este ideal del Ecuador revolucionado por obras públicas, existen varias críticas que problematizan las infraestructuras. En primer lugar, se objeta que la inversión pública masiva de la Revolución Ciudadana se basó en la renta petrolera en una época de bonanza. Este modelo insostenible habría causado la crisis actual. Desde que empezó a caer el precio del petróleo en 2014, el Estado se vería con cada vez más dificultades de pagar su deuda. Una deuda que, según el sucesor de Correa, Lenin Moreno, se habría ocultado en la anterior administración. Esta bonanza habría llevado a los responsables políticos a despilfarrar los dineros públicos en obras que, para los críticos, a veces son exageradas, inútiles, o mal gestionadas. En octubre del año pasado, Moreno afirmó que más de 640 obras iniciadas en el mandato de Correa muestran irregularidades, porque no han finalizado como debieron, y porque contienen errores de planificación que exigen sobreprecios<sup>5</sup>. Las irregularidades en los contratos de obras públicas siempre despiertan sospechas acerca de los políticos y las empresas constructoras involucradas. Más allá de la aparente irresponsabilidad o incompetencia que se refleja en estas falencias, los críticos especulan sobre las posibilidades de corrupción. Como lo describen Harvey y Knox (2015) en el caso de Perú, la sospecha de corrupción y la desconfianza hacia las autoridades entran en el lenguaje y las conversas cotidianas. Tanto más desde el escándalo de corrupción de Odebrecht – la constructora brasileña a

<sup>4</sup> Encontrado en el documental publicitario “Ecuador ya cambió”, en el minuto 7:32: <https://www.youtube.com/watch?v=YDex15X84YI>

<sup>5</sup> <http://www.elcomercio.com/actualidad/presidente-leninmoreno-fallas-obras-inconsistencias.html>



cargo, por cierto, de una de las carreteras analizadas por Harvey y Knox – que en 2017 irrumpió en varios países del continente<sup>6</sup>. En Ecuador, Odebrecht ha operado en diversos proyectos, como la construcción de hidroeléctricas, ductos y carreteras<sup>7</sup>. Cuando llegó su escándalo de corrupción a Ecuador, fueron condenados ocho políticos, funcionarios y empresarios, entre ellos el vicepresidente Jorge Glas.

Tales casos de corrupción refuerzan el ambiente de desconfianza, cualquiera que sea la obra o sus responsables. Revelan una contradicción entre el discurso social – respectivamente socialista – que acompaña la infraestructura, y el enriquecimiento privado e ilegal por parte de su responsable. El político se llevaría el mérito de los beneficios de la infraestructura, mientras en realidad engañaría a la población. Pero esta contradicción no se limita a los casos de corrupción. Las obras públicas a menudo se convierten en publicidad para los políticos. Los proyectos infraestructurales son centrales en las campañas electorales, y las infraestructuras ya realizadas sirven como publicidad permanente para el político, el partido o la administración que las ejecutó. Así, no pueden faltar letreros al lado de cada obra que la atribuyen más o menos explícitamente a su responsable (ver anexo 2.1.). Este hecho, a mi entender, se inscribe en prácticas generalizadas de propaganda política masiva y de saturación del espacio público con publicidad oficial. Entonces hay que añadir las infraestructuras como otro medio, más discreto pero no menos incisivo, a las formas de “campaña permanente” del gobierno (López 2014). Se intenta de este modo evitar que las infraestructuras se retraigan de la consciencia de sus usuarios y se den por sentadas, como así puede resultar del uso cotidiano (Star 1999). Los letreros recuerdan el cambio que trajo la obra, la calidad que produjo, el trabajo o el dinero que costó, y quien es su autor. Sobre todo el caso de las carreteras muestra cómo el uso de la infraestructura expone al usuario a esta publicidad. Entonces con el objetivo oficial de la infraestructura de ofrecer una mejor calidad de vida a la gente, coexiste un objetivo político.

El interés en obras puede incluso prevalecer sobre otras políticas en el ámbito social, “porque más votos gana un nuevo hospital que una nueva política pública”<sup>8</sup>. La infraestructura es un logro más palpable. Pero los críticos cuestionan si es más eficaz también en lograr esta meta social que se le adjudicó (ver anexo 3.1.). Un interlocutor mío por ejemplo, el joven artesano Diego, hizo esta objeción a nivel local, respecto a los problemas sociales en los mercados populares de Cuenca. La respuesta a estos problemas – robo, alcoholismo, suciedad, etc. – por parte del municipio siempre sería reconstruir las infraestructuras físicas del mercado, para crear orden y visibilidad. Diego considera que estas medidas a veces fracasan, porque no se implementan políticas de ayuda social a la población. Otra contradicción, relacionada a este debate, concierne la manera por la que se

<sup>6</sup> <https://noticieros.televisa.com/historia/odebrecht-escandalo-corrupcion-mas-grande-america-latina/>

<sup>7</sup> Para ver la lista de obras de Odebrecht en Ecuador: <https://www.odebrecht.com.ec/central-hidroelectrica-manduriacu/>

<sup>8</sup> La opinión de un columnista del diario público El Telégrafo:

<https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/columnistas/1/economia-politica-de-la-revolucion-ciudadana>

deciden los proyectos infraestructurales. Estos proyectos, teóricamente en beneficio de la población, se presentan a menudo como resultados de decisiones políticas arbitrarias. La Revolución Ciudadana habría excluido al ciudadano, estimado políticamente inmaduro, de sus decisiones (De Sousa Santos 2015).

## **2. El caso del tranvía de Cuenca**

Estas consideraciones generales sobre las infraestructuras de la última década en Ecuador, aplican también al caso del tranvía en Cuenca, tanto las positivas como las negativas. Para apreciar la analogía, vamos a resumir el desarrollo de este proyecto a continuación. Inicialmente, el tranvía no fue iniciativa del gobierno central, ni iría a ser ejecutado por él. Fue Paúl Granda, alcalde de Cuenca de 2009 a 2014, quien lo propuso en su campaña electoral. Pero hay que tener en cuenta la estrecha relación entre procesos municipales y la situación política nacional. Porque el éxito de Granda en las elecciones de 2009 se basó en la popularidad del entonces presidente Rafael Correa y su partido Alianza País, del cual Granda forma parte (De Santis 2015). Granda se inscribió en el discurso modernizador y progresista de la Revolución Ciudadana, y se benefició de sus recursos financieros. Además, Correa personalmente brindó apoyo a su campaña<sup>9</sup>, y más adelante al proyecto tranvía. La idea del tranvía se presentó como gran innovación para Cuenca – modernizando y organizando una ciudad atormentada por problemas de tránsito – y para toda la región, siendo el primer tranvía en los Andes y el tercero en todo el continente. Así, el proyecto despertó anhelos y orgullo en los habitantes de la ciudad. Discursos como éste de Correa, antes de su reelección en 2013, reforzaron estos sentimientos: “ese va a ser el único tranvía de la región andina, y el mejor tranvía de toda América Latina, compañeros. Esa es la Revolución Ciudadana, esa es la nueva Cuenca, ese es el nuevo Azuay [la provincia], esa es la patria nueva. [...] Créanme que una de mis motivaciones para la reelección es poder ver esta bellísima Cuenca con ese maravilloso tranvía. Aún más bella que nunca, nuestra querida Cuenca”<sup>10</sup>.

Como podemos ver, el tranvía fue desde el inicio enormemente politizado y adscrito específicamente a Paúl Granda, Rafael Correa y la Revolución Ciudadana. Sarcásticamente, Cardoso (2017: 16) lo llama el “[t]renecito de Paúl”. Pero además de incorporar a sus promotores personalmente, el proyecto tranvía también llegó a representar los beneficios de las infraestructuras en general, que hemos anotado arriba: la inclusión y la justicia social, creando un transporte cómodo y accesible; la modernidad, trayendo a Cuenca la última tecnología y convirtiéndola en ciudad modelo; y la ecología, disminuyendo la contaminación en la ciudad y participando en el

<sup>9</sup> En este vídeo de campaña, Granda aparece como el protegido de Correa: <https://www.youtube.com/watch?v=tnsADYOrHiA>

<sup>10</sup> <https://www.youtube.com/watch?v=EyF8l4c2Y0I>

esfuerzo nacional de cambio de matriz energética (Castro 2011). Respecto al último punto, el tranvía marca entonces un cambio de paradigma en el transporte: de un enfoque exclusivo en la vialidad y el transporte automotor, se pasa a apoyar medios de transporte alternativos. El tranvía de Cuenca, por cierto, se está realizando en paralelo al metro de Quito. En temas de vialidad, Cuenca y su provincia Azuay se han sentido históricamente desfavorecidas por el gobierno central (ver anexo 3.2.). Aparte del hecho que las posibilidades de ampliación del sistema viario son reducidas en Cuenca, por la arquitectura patrimonial protegida y el paisaje circundante montañoso y muy poblado ya, los artículos en el anexo lamentan la falta de inversión nacional en infraestructura de transporte, lo que ha dejado Cuenca congestionada y algo aislada del resto del país. El proyecto tranvía, junto con la decisión de volver a aumentar los vuelos entre Cuenca y las ciudades principales, Guayaquil y Quito, transmiten una promesa de mejor conectividad (Harvey & Knox 2015) interna y externa de Cuenca.

El proyecto tranvía fue oficialmente decidido en una sesión del Concejo Cantonal, el 28 de diciembre de 2012. Previamente, empresas europeas, entre ellas la francesa Artelia, ya habían venido a Cuenca para realizar estudios de factibilidad, los cuales propusieron la ruta de la única línea del tranvía y estimaron el precio del proyecto en unos 180 millones de dólares (la moneda de Ecuador es el USD). La ruta empezaría en el suroeste de la ciudad, pasando por la Avenida de las Américas, una de las vías más importantes que rodea el centro, cruzaría el centro histórico de oeste a este, por la Avenida Gran Colombia, y después subiría la Avenida España hacia el norte, pasando por la estación de buses a distancia Terminal Terrestre, el aeropuerto, y terminando cerca de la zona industrial de la ciudad. En la otra dirección el tranvía pasaría por la misma ruta, solo en el centro histórico se dividiría la plataforma, el tranvía de vuelta pasando por la Avenida Mariscal Lamar. La ida y vuelta suman 22 km de recorrido y contienen 27 paradas. Esta ruta cruza barrios muy diversos, tanto modernos como antiguos, vías anchas (las Américas y España) y estrechas (la Gran Colombia y Mariscal Lamar). Toda la zona es muy transitada, habitada y comercial (ver anexos 1.3. y 1.4.).

Además, en 2012, los gobiernos francés y ecuatoriano firmaron un convenio, Francia acordando un crédito de 97.000.000\$ para la construcción del tranvía, a cambio de la contratación de una empresa francesa para su construcción. Así, ya antes de que el municipio de Cuenca aceptara el proyecto e hiciera la licitación para su ejecución, se sabía que la empresa francesa Alstom iba a participar – por este convenio y por la tecnología APS (alimentación por el suelo), propia de Alstom, que Granda había prometido para evitar las catenarias en el centro histórico y no contaminar su estética (Cardoso 2017: 35). Estos tratos dieron lugar a especulaciones acerca de la posible corrupción entre los involucrados; todavía más cuando oponentes del proyecto, como el ingeniero Eduardo Cardoso,

evocaron casos de corrupción de Alstom en otros países del mundo (Cardoso 2017). Por otro lado, este antecedente confirió un aspecto arbitrario al proyecto y al alcalde Granda. Cuando en diciembre 2012 se votó la aprobación del proyecto en el Concejo Cantonal, el órgano legislativo del municipio de Cuenca, varios concejales objetaron que no habían obtenido la información necesaria para evaluar el proyecto. Opinaron que un proyecto de tal envergadura hubiera requerido un proceso de análisis y socialización mucho más detenido. Sin embargo, 13 de los 16 concejales terminaron votando a favor del proyecto, argumentando que a pesar de las insuficiencias no se podía desaprovechar esta oportunidad. La sesión del concejo está bien documentada por Cardoso (2017). Hay un consenso casi perfecto entre mis interlocutores de que el proyecto ha sido precipitado y mal gestionado. La arbitrariedad resalta de la falta de participación – tanto de parte de los concejales como de los habitantes de la ciudad en general –, de los intentos de marginar organizaciones civiles críticas del proyecto, y de amenazas directas hacia oponentes como Cardoso o la actual concejala Carolina Martínez. Además, se decidió sin consultar previamente la UNESCO.

En abril y junio 2013 se firmaron tres contratos diferentes para la construcción del tranvía: uno con el consorcio CITA, liderado por Alstom, para la fabricación del tranvía en sí y del sistema técnico, incluido los rieles; otro con el consorcio CCRC, constituido entre otros por la empresa vasca Euskotren, para la obra civil (la plataforma tranviaria); y el tercero con Artelia, la empresa francesa que ya había hecho el estudio previo, para la fiscalización de la obra. CCRC tendría la empresa ecuatoriana Constructora Espinoza como subcontratista, para emplear mano de obra local. El costo de los tres contratos sumó 232.000.000\$, más de lo estimado dos años antes, lo que provocó sospechas adicionales (Cardoso 2017). Se preveía que finales de 2016 iba a operar el tranvía. Pero en febrero 2014, cuando ya habían empezado las obras en las Américas, se demostró la baja en el entusiasmo de la gente respecto al tranvía y a Granda, porque éste perdió las elecciones municipales. Fue sustituido por el centrista Marcelo Cabrera, que ya había sido alcalde antes de Granda, en el período 2005-2009. Cabrera se mostró crítico del tranvía en su campaña, prometiendo que iba a auditar el proyecto y sobre todo la ruta definida, ante los miedos por el patrimonio. Efectivamente, realizó estudios y afirmó que “las obras [...] no contaban con planos en detalle, estudios técnicos, planes de mitigación, un campamento de obra definitivo, cronogramas y hay errores en los estudios topográficos”<sup>11</sup>. Además, se comunicó con la UNESCO para que aprobaran el proyecto.

Entonces, en la fase inicial de su mandato, Cabrera parecía demostrar la escrupulosidad y la voluntad de debate de que había carecido su predecesor. Sin embargo, después de estas deliberaciones, aseveró que “el tranvía va porque va” (Cardoso 2017: 257), y por la misma ruta,

---

<sup>11</sup> <https://www.eluniverso.com/noticias/2014/07/17/nota/3242921/cabrera-hay-fallas-obra-tranvia>

nuevamente despertando especulaciones sobre si sucumbió a las presiones de Francia o del presidente Correa<sup>12</sup>, o si se dejó sobornar. Pronto volvería también el aspecto arbitrario a la alcaldía, con la veeduría ciudadana del tranvía denunciando la falta de transparencia del alcalde. Mientras en 2013, Cabrera todavía había criticado el abuso propagandístico de Granda<sup>13</sup>, él como alcalde “no quedó atrás de sus colegas en esta competencia de falsa propaganda”, escribe Cardoso en un artículo de prensa (ver anexo 3.3.). El artículo se refiere al “estado de propaganda, heredado de la mal llamada 'Revolución Ciudadana'”; un aparato abrumador que no toleraría críticas, según varios interlocutores.

Entre los diversos eslóganes publicitarios de la administración actual, el último ha sido “Cuenca no se detiene” (ver anexo 2.1.), haciendo alusión a la producción de obras públicas. Pero sobre todo a partir de 2016, cuando llega la obra del tranvía al centro histórico, se acumulan los retrasos en la construcción. En ciertos tramos se ve a pocos obreros, y otros tramos están abandonados. Eso produce muchos problemas en el centro histórico y en toda la ruta, porque se cierran las calles al tránsito, habitantes y comercios se ven encerrados, la movilidad se complica o se para, la obra destaca como intrusión fea y perturbadora. Por lo tanto, la opinión pública se vuelve cada vez más hostil hacia el proyecto tranvía. También se transforma en un problema creciente al nivel político. Las empresas constructoras, especialmente CCRC, declaran que no se las paga, piden un aumento del precio por obras adicionales e imprevistas, y una prórroga para la terminación. El municipio afirma haber pagado lo debido y que CCRC no avanza por problemas internos de iliquidez. Por otro lado culpa al ex alcalde Granda de la situación actual, porque sus contratos deficientes habrían llevado a errores en la construcción y a la necesidad de cambiar algunos diseños sobre la marcha. Paúl Granda, quien curiosamente pasa a ser ministro de transporte y obras públicas en la administración de Lenín Moreno (a partir de mayo de 2017), devuelve la culpa al municipio. “Se botan la pelotita entre ellos”, me dice un transeúnte muy acertadamente. El proyecto, que sirvió de publicidad política vanguardista, al realizarse se convierte en pesadilla a la que nadie ya quiere vincular su nombre.

En octubre de 2016, cuando la obra ya está totalmente paralizada, paralizando con ella las actividades cotidianas en sus alrededores, el alcalde declara la emergencia en la ciudad, lo que permite al municipio contratar directamente la empresa Espinoza, antes subcontratada por CCRC, para terminar la construcción en el centro histórico, la zona más afectada por la angostura de sus calles, la afluencia y el comercio. En febrero de 2017, Cabrera toma la decisión de terminar

<sup>12</sup> Correa amenazaba con denegarle al municipio el aporte económico del gobierno si el tranvía no pasara por el centro histórico: <https://www.youtube.com/watch?v=eiOHNGeul1Q>

<sup>13</sup> En una entrevista el 05.07.2013 en la emisora de radio Ondas Azuayas dijo: “existen más letreros que kilómetros pavimentados por la actual administración en la ciudad de Cuenca. Es increíble el despliegue de publicidad del administrador en todo ámbito”.

unilateralmente el contrato con CCRC. Un arbitraje en Chile tendrá que definir cuál de las partes del contrato, CCRC o el municipio, no cumplió con sus obligaciones y tenga que indemnizar a la otra. Mientras tanto, el municipio busca otra empresa para terminar la obra, y termina eligiendo el consorcio ACTN, él también liderado por Alstom. Sin embargo, tardan hasta el 5 de diciembre en firmar el contrato. Éste se eleva a 48.000.000\$, el contrato adicional con la fiscalizadora Artelia asciende a 3.000.000\$ y la indemnización a CITA por la espera es de 8.700.000\$. Secuelas de las que Cardoso (2017) advirtió desde el inicio del proyecto: que habría sobrepagos, como en tantas otras obras públicas, y que el municipio volvería a contratar a Alstom, por ser la única empresa que tiene la tecnología APS. Ahora la obra se reanimó, y las autoridades tienen confianza de que ACTN es más responsable y capaz, y que entregará la obra dentro del nuevo plazo, octubre 2018.

A través de este resumen del proyecto, desde su brote hasta la actualidad, podemos ver efectivamente características que tiene en común con lo que podemos llamar “las intervenciones infraestructurales” en general en Ecuador. Por lo tanto, el tranvía de Cuenca puede ser instructivo sobre la coyuntura política nacional, sobre la gestión de las infraestructuras en el país y sobre las interacciones generadas por la intervención infraestructural. Estas interacciones incluyen las relaciones entre diferentes entidades estatales, y entre éstas y actores internacionales. En este trabajo, sin embargo, me concentro en el triángulo de relaciones entre autoridades locales, infraestructuras y la población – evidentemente considerando a ninguna de estas tres partes como homogénea. Basándome en lo arriba mencionado, me permito formular la hipótesis general de que, entre las diferentes maneras en las que las autoridades interactúan con la población, la intervención infraestructural es particularmente impositiva. Entonces mi trabajo gira alrededor de la pregunta ¿cómo se adecuan los diferentes grupos sociales a la imposición infraestructural que representa el tranvía? Para añadir algunas aclaraciones, los “grupos sociales” engloban tanto a habitantes como a políticos, funcionarios y profesionales del tranvía. Por otro lado, los términos de “adecuación” e “imposición infraestructural” no son aleatorios, sino surgieron como aspectos centrales de mi investigación, y este trabajo servirá para conceptualizarlos. Así, en el primer capítulo describo el espacio en el que se introduce el tranvía y la manera en que se introduce. Esta descripción incluye aspectos prácticos, políticos e ideológicos del espacio, algunos de ellos conformes con el tranvía, otros no. Los capítulos 2 y 3 enfocan las principales actividades de este espacio, a saber, la movilidad y el comercio, respectivamente. Analizo las diferentes maneras de moverse por la ciudad – sobre todo en coche, en bus y a pie – y la relación de estas prácticas móviles con el tranvía. Respecto al comercio, examino cómo la obra del tranvía afecta a los negocios y va a cambiar la estructura del comercio a largo plazo. También muestro las iniciativas civiles frente al proyecto tranvía, impulsadas sobre todo por comerciantes.



### 3. Marco teórico

Este trabajo se inscribe en el creciente campo de la antropología de las infraestructuras. Muchos autores en este campo describen las infraestructuras como las formas materiales o sistemas que organizan la circulación de cosas, personas e información (Larkin 2013; Star 1999): sistemas viales, el alcantarillado, la red eléctrica, etc. Se complementan así con el “nuevo paradigma de las movilidades” (Sheller & Urry 2006) que muestra cómo la sociedad se basa en una infinidad de diferentes movilidades, y que esto es cada vez más cierto con el desarrollo de nuevas tecnologías de transporte, la digitalización y la globalización. Las infraestructuras producen el espacio que dirige estas movilidades de ciertas formas, las regula, o también las frena. En determinar una forma de movilidad, excluye otra, crea inmovilidad. La libertad de movimiento depende del acceso ofrecido por las infraestructuras, desigual geográfica y socialmente (Sheller & Urry 2006). La movilidad, la interconexión y el intercambio son permitidos por infraestructuras que transportan a las personas hacia otros lugares, recursos, actividades (Cass et al. 2005), o al revés, por infraestructuras que llevan los recursos (agua, luz, Internet, etc.) hacia las personas. Carrión (2013) ejemplifica esto mediante el desarrollo histórico de la ciudad latinoamericana, la cual poco a poco integra los asentamientos informales en su periferia a través de infraestructuras básicas: tubería y cables para suministrar agua potable y electricidad, y vías para facilitar la movilidad de los habitantes.

Vemos en estos relatos una oposición entre movilidad e inmovilidad, que depende de las infraestructuras. Y mientras Sheller y Urry (2006: 209) elevan el coche a ser la más obvia representación de la movilidad moderna, Ingold (2004: 329) lo considera como la culminación de una sociedad sedentaria que se alienó de la movilidad corporal. En la misma línea, De Certeau (1988) critica el viaje en tren, al que se “delegó” (Latour 1992) la movilidad humana. Autores como Humphrey (2005), sin embargo, no limitan el concepto de infraestructura a sistemas de flujo. Ella, por ejemplo, aplica el término a la arquitectura de residencias. Se podría argumentar, siguiendo la lógica de Ingold (2004), que la casa sedentariza al ser humano ofreciéndole cada vez más servicios a domicilio asegurados por infraestructuras. Aunque esto sea cierto, quiero superar la oposición entre movilidad e inmovilidad aquí. Porque si llevamos a cabo la transformación conceptual de “transporte” en “movilidad” (Hermida 2016; Bonham 2006) – de un desplazamiento mecánico, deshumanizado, en un desplazamiento experimentado, significativo, heterogéneo – vemos que movilidad e inmovilidad son complementarias, indisociables. La movilidad se entremezcla con otras actividades, implica descanso, moviliza ciertas partes del cuerpo mientras inmoviliza otras, es una potencialidad a veces no realizada.

Nos podemos inspirar en el mismo Ingold (2004: 331) para situar la locomoción como fundamento de nuestra percepción e interacción con el espacio, y consecuentemente, como fundamento de la

sociedad. Así, quiero adoptar una “perspectiva del habitar” (“dwelling perspective”; Ingold 2000: 189) que, más allá de ubicar movilidad e inmovilidad en el espacio, considera cómo interactuamos con un espacio vivido, situado, incorporado en nuestras prácticas e ideas, y que nos incorpora en sus formas y funciones. Podemos entender el espacio como “actor-red” (“actor-network”; Latour 2005), una red compleja de actores humanos y no humanos, entre los que se distribuye la acción, la agencia, los conocimientos, la moralidad, etc. La moralidad, por ejemplo, se puede delegar, “extrasomatizar” (Latour 1992), a objetos como porteros automáticos, “rompevelocidades”, o la movilidad puntual, limpia y ordenada de un tranvía. Borrarnos, o por lo menos atenuamos, la diferencia entre infraestructuras y espacio construido en general (Graham & Marvin 2001: 32), porque no oponemos espacios o sistemas de movilidad a espacios de inmovilidad. No es que la calle permita moverse y el muro lo impida. Ambas construcciones organizan el espacio, establecen límites, sugieren cierto comportamiento pero ofrecen un margen de maniobra, guían sin necesariamente ordenar. Esta frase ya presenta una selección – organizar, establecer, sugerir, ofrecer, guiar, ordenar – de todas las agencias que pueden tener objetos en interacción con seres humanos (Latour 2005: 72). No se limitan a ofrecer o denegar acceso, ni producen acciones siempre tan previsibles.

Tal como el espacio construido, infraestructural, actúa sobre los seres humanos, los seres humanos actúan sobre él, construyendo, destruyendo, modificando. Pero a veces, este espacio no es tan maleable. Aparece la asimetría producida por las diferentes temporalidades y materialidades de los humanos y su entorno construido (Latour 2005: 72). Este entorno de piedra, hormigón, metal y plástico es duro y durable, de tal manera que resiste la fuerza humana y puede vivir más tiempo. También Ingold (2004: 329) siente esta asimetría, al observar que en la calle pavimentada los transeúntes no dejan huellas que, acumulándose, produjeran nuevos caminos. No son ellos quienes dan forma al espacio, sino los políticos, ingenieros, arquitectos y urbanistas. Esto nos reconduce a la idea de la “imposición infraestructural” y nos aclara sus dos aspectos: Por un lado, el aspecto político, puesto que necesariamente es un grupo de personas más reducido que decide sobre la infraestructura, comparado al grupo que vivirá con la infraestructura. Por otro lado, la imposición, la arbitrariedad, reside en la materialidad de la infraestructura, que es una construcción rígida y “transversal”, como la califican algunos de mis interlocutores, refiriéndose al hecho de que afecta a todos los habitantes y grupos sociales. Se impone “objetivamente” (Latour 1996), al realizarse como objeto inalterable. Aunque esta consideración se quiera generalizable, evidentemente no todas las infraestructuras tienen el mismo grado impositivo. En la concepción de un proyecto infraestructural, por ejemplo, se puede intentar reunir tantos criterios y partidarios como sea posible, consultando y haciendo participar a diferentes grupos sociales. Esta reunión daría estabilidad al proyecto y posibilitaría su éxito (Latour 1996: 142). Respecto a la infraestructura ya construida,

varios autores muestran cómo sus usuarios pueden afrontar su arbitrariedad, cambiando su forma (Von Schnitzler 2013), o por lo menos su uso o su significado (Humphrey 2005). Sin embargo, daría más importancia al elemento impositivo que a la idea de la fragilidad de la infraestructura (Larkin 2013; Harvey et al. 2017). Un tranvía, por ejemplo, es frágil porque se lo puede sabotear de varias formas, pero es enormemente firme en su forma y su ruta. Una vez puesto en marcha, tendrá que transportar a la gente por la misma ruta durante muchos años, aun cuando tenga que ser reparado a menudo. Puede ser no tan difícil dañar, pero casi imposible revocar, puesto que se arraiga en el espacio.

El otro concepto que propongo, complementario a esta idea de “imposición”, es el de la “adecuación infraestructural”. Quiero precisar de antemano que con “adecuación” no me refiero a una situación ideal de adecuación objetiva y universal. Tampoco quiero emitir un juicio sobre lo que es o no es adecuado. La “adecuación” engloba procesos subjetivos, heterogéneos y a veces contradictorios, en relación con la infraestructura. Volvamos a la red de Latour (2005). Si se introduce un nuevo actor en la red – la infraestructura –, trae consigo una alteración de la red. Modifica las relaciones entre los actores ya presentes, y exige que estos actores produzcan nuevas relaciones que integren la infraestructura. En el caso de la infraestructura, la alteración de la red es tanto más importante, por las características mencionadas de la infraestructura: aparece de forma transversal, inalterable, ostensible – muy al contrario de la concepción de la infraestructura como “por definición invisible” (Star 1999: 380). La infraestructura llega a ser parte de los espacios cotidianos de la gente y a organizar sus actividades cotidianas, por lo que resulta inevitable. Así, los actores tienen que involucrarse en un trabajo de adecuación.

La adecuación se produce a varios niveles y en diferentes momentos. De hecho, ya empieza en el desarrollo del proyecto: en esta fase, los diseñadores todavía tratan de adecuar la infraestructura al espacio. Los estudios técnicos, de factibilidad y de viabilidad, sirven para incorporar las propiedades y posibilidades del espacio en la infraestructura. Pero estos estudios siempre serán parciales y no evitan que el proyecto realizado, hecho objeto, aparezca como imposición en el espacio. Cuando ya está construida la infraestructura, todo el entorno tendrá que adecuarse a ella. Entonces la adecuación funciona en dos direcciones: adecuar la infraestructura al espacio y viceversa. Cuanto menos adecuada aparece la infraestructura, más impuesta es, más trabajo de adecuación pide a su entorno, y más este trabajo es percibido como obligación. Produce roces con los actores presentes – humanos y no –, que pueden traducirse en conflictos importantes. En caso de un conflicto, adecuarse a la infraestructura no necesariamente significa someterse, la resistencia también es una adecuación en cuanto crea una relación con la infraestructura. Dicho sea de paso, no considero la introducción de la infraestructura como la que siembra conflicto en un espacio antes

armónico, evidentemente siempre existen conflictos. Las adecuaciones infraestructurales se distinguen de la imposición infraestructural por su temporalidad y su extensión espacial. La implementación de la infraestructura, como hemos visto, conlleva un cambio espacial y organizacional significativo, y esto en un lapso muy corto, reducido a la duración de la construcción. Esta brusquedad contrasta con cambios más progresivos en el espacio, y contribuye al aspecto impositivo de la infraestructura. Tanto su temporalidad como su extensión espacial están bien delimitadas. Las adecuaciones de los actores alrededor, en cambio, son distribuidas en el tiempo y en el espacio. Ya pueden empezar antes de la implementación de la infraestructura, anticipando el cambio; durante la construcción, adecuándose también a este estado pasajero de la obra; y después, reaccionando al potencial de la infraestructura operacional. Puede haber una infinidad de adecuaciones por una infinidad de actores. Pueden ser individuales o colectivas, voluntarias o forzosas. Uno puede adecuarse a sí mismo, su cuerpo, sus costumbres, su entorno, o ser adecuado por otro actor más fuerte.

La infraestructura en sí también es un actor que, como mencionado arriba, es capaz de realizar varias acciones, como organizar el espacio, establecer límites, dirigir la movilidad, emitir mensajes, etc. Algunas de estas acciones son “inscritas” (Akrich & Latour 1992) en ella por sus creadores, otras pueden ser efectos inesperados. En este caso, la infraestructura es un “mediador” (en contraposición al “intermediario” causal; Latour 2005: 39), que no se limita a transmitir sus inscripciones sin modificación. Puede añadir acciones, distorsionarlas u omitirlas. Para “funcionar”, o sea tener los efectos deseados, no basta su propia fuerza, sino se necesita la cooperación de los actores a su alrededor (Latour 1996), un conjunto de adecuaciones del actor-red. Si no se logran las adecuaciones necesarias, puede terminar como elefante blanco. Sin embargo, no hay que subestimar la fuerza inherente a la infraestructura – una fuerza muy ligada a su carácter impositivo. Cuando se introduce una infraestructura en el espacio, sobre todo en un contexto urbano, no llena un vacío, sino se superpone a estructuras ya presentes, las destruye o las desplaza. Su imposición en la red desbanca a lo que ocupaba su espacio antes, tanto en el plan geográfico como funcional. Desde ahí se produce un deslizamiento progresivo de los actores aledaños hacia atrás, si lo representamos muy gráficamente. Si la infraestructura reemplaza una estructura básica anterior – que sea de transporte, vivienda, distribución de agua o luz – le quita centralidad a ésta y produce nuevas dependencias. Desde esta perspectiva, el actor-red toma el aspecto de un campo de fuerzas, en el que la infraestructura produce un centro, y las adecuaciones de los actores se traducen en suplantaciones, evasiones y sumisiones. Altera la jerarquía existente y permite, de paso, el empoderamiento de los “aliados” de la infraestructura – políticos promotores, empresas constructoras, habitantes privilegiados.

Para recapitular, la infraestructura es un soporte material que reorganiza la red en la que se introduce. Así reorganiza también las movilidades, o las posibilidades de movilidad. Pero la movilidad no debe ser vista de manera unidimensional, como desplazamiento a través del espacio, opuesto a la inexistencia de movilidad. La vida en sí es movilidad, por más inmóvil que pueda parecer un actor. Percibir, interactuar, pensar – toda acción es basada en movilidad. Lo supuestamente inmóvil se mueve en otra temporalidad, como la construcción física que perdura, resiste, y a lo largo de décadas o siglos se deteriora. Algunas movilidades son rítmicas y cotidianas, otras únicas (ver el ritmoanálisis de Lefebvre [2004]). Si consideramos la temporalidad de la infraestructura, hay que distinguir el momento de su construcción, relativamente corto, muy visible y transformador, y el momento de su funcionamiento, cuando ya no cambia su forma, sino produce las movilidades más rítmicas de su interacción cotidiana con la red. En este segundo momento se delega una actividad de la red a la infraestructura que antes fue realizada por otros actores, construcciones y seres humanos, a su manera. La infraestructura tiene la característica de asumir esta actividad de forma unificada, estandarizada, según su lógica intrínseca (Harvey et al. 2017; Star 1999).

Este segundo momento también es el de la aparente inmovilidad – o mejor dicho, de la movilidad fijada – de la infraestructura (Harvey 2001), en contraste con las movilidades menos estandarizadas, más variables y efímeras. La imposición infraestructural es la fijación de un espacio que antes pudo ser más inestable. Fijándose en el espacio, en la red, la infraestructura también fija hasta cierto punto la red. Impone un orden que, aunque siempre ofrezca vacíos, es inescapable. Es como otro marco normativo, institucional, como la ley, pero materializado en la construcción física (Thomas et al. 2008: 10). En este sentido, la infraestructura solo es distinta en grado de otras instituciones. La infraestructura, como institución material, es más eficaz que instituciones desprovistas de esta materialidad (Latour 2005). Además, ambas se suelen complementar: las instituciones estatales por ejemplo se apoyan en sus infraestructuras logísticas y monumentales (Carrión 2013), y a las infraestructuras de transporte, por ejemplo, se dota de instituciones administrativas. Entonces la infraestructura fija un espacio, y por lo tanto un orden social. Cuanto más organizado y fijado el espacio, más ordenada la sociedad. De ahí que la infraestructura tiene una componente disciplinaria también: “La disciplina procede ante todo a la distribución de los individuos en el espacio” (Foucault 2002: 145), estructurando y compartimentando el espacio. Así podemos visualizar la infraestructura como dispositivo (Kingman & Goetschel 2005) que, en interacción con sus usuarios, les imbuje cierta disciplina, ciertas prácticas estandarizadas (Star 1999). En este sentido, la imposición infraestructural significa una “coerción débil” (Foucault 2002: 140) que moldea los cuerpos. La interacción con la infraestructura produce así prácticas móviles incorporadas. Volviendo a Ingold (2004), la manera de moverse influye en la percepción del entorno y en el pensamiento.

Así, diferentes movilidades – o interacciones con diferentes infraestructuras – producen diferentes maneras de estar en el mundo (Thrift 2008). La coerción de la infraestructura retrocede de la consciencia del usuario en la medida que éste incorpora y perfecciona su uso. Entonces se produce cierto grado de invisibilidad de la infraestructura (Harvey et al. 2017; Latour 1996). Pero la disciplina de la infraestructura no tiene que ser vista necesariamente como opresión del usuario. La incorporación del uso conlleva el autocontrol del cuerpo y la apropiación de la infraestructura, procesos que pueden dar lugar a manipulaciones creativas e improvisaciones (Thrift 2008: 87). Todos estos elementos pueden ser analizados a partir de las herramientas conceptuales que propongo – imposiciones y adecuaciones infraestructurales –, y esto es lo que intentaré hacer en este trabajo.

#### **4. Trabajo de campo**

Realicé mi trabajo de campo entre octubre 2017 y abril 2018. Entonces durante la mayor parte de mi investigación, la obra del tranvía estaba interrumpida – firmaron el contrato con ACTN en diciembre, pero recién en marzo realmente retomaron las obras. Llegué a Cuenca habiendo leído muchos artículos de prensa en Internet, que, en resumidas cuentas, representaban el proyecto como un enorme caos, tanto a nivel político y organizacional como a nivel de los efectos en la ciudad. Los efectos más graves y comúnmente señalados eran la congestión y los comercios en dificultades. Pero el porqué de tantos problemas – los retrasos, las fallas, el abandono y la cancelación del contrato – quedaba opaco. Solo había especulaciones sobre quién tuvo la culpa de qué, y qué papel desempeñó cada uno de los numerosos actores políticos, técnicos y empresariales, locales, nacionales e internacionales. Así, el caso del tranvía se habría prestado a una investigación casi criminológica, como la de Latour (1996) en el caso del proyecto infraestructural fracasado Aramis. Pero por un lado, Cardoso (2017) en cierta forma ya fue por esta línea, iluminando sucesos políticos muy interesantes en el desarrollo del proyecto. Por otro lado, me imaginé que la falta de transparencia, la complejidad y la seriedad del conflicto político, llevarían mi investigación muy probablemente al fracaso.

Preferí seguir las pistas ofrecidas por la prensa, o sea examinar los temas movilidad y comercio, y recorrer los espacios de la obra – dos movimientos que resultaron ser uno solo. Intenté así cumplir el lema de “seguir a los actores” de Latour (2005), rastrear las relaciones entre ellos y reconstruir la red que los une. Primero, este intento consistió en observaciones de los espacios: las calles destruidas, reconstruidas, la obra cerrada, los rieles ya puestos, edificaciones y parques aledaños, etc. Presté mucha atención a las formas, la ergonomía y las funciones del espacio, y a sus significaciones y mensajes – muchas veces explicitados en letreros. Por otra parte, observé el uso de



los espacios por la gente, cómo interactúan con y se mueven a través del espacio. En esta fase, pasé mucho tiempo caminando y sentado en la calle, tomando notas y fotos. También seguía leyendo los periódicos locales, que demostraron un interés particular, y muy útil para mí, por temas de vialidad y transporte, obras públicas, orden y control del espacio público y la civilidad. Respecto al tranvía, proporcionaron datos interesantes y me ayudaron a ampliar y concretar la red de actores – individuales y colectivos – relacionados al tranvía (Salazar & Orobitg 2011). Tuve suerte de encontrar en la casa de amigos una pila de periódicos de meses anteriores a mi estadía. A propósito de amigos, ya tenía cierta red social en Cuenca por previas estancias, y me alegré de poder entrar con ellos en conversaciones extensas sobre el tranvía. Aunque más o menos en consonancia con la prensa, cada uno enfatizaba otro aspecto del proyecto, daba su punto de vista y conocimiento personal – entre ellos hay estudiantes y una profesora de la universidad y un arquitecto del municipio, por ejemplo. Pero mi primera y más polifacética interlocutora ha sido mi novia Naty, nativa de Cuenca.

Todos en Cuenca parecen tener algo que decir sobre el tranvía. Probablemente porque es un tema tan polémico, y porque la obra es tan ineludible y problemática. Para confirmar o confrontar las tendencias de la prensa y de amigos, empecé a conversar con personas en las plazas y las tiendas de la ruta tranviaria. Estas pequeñas entrevistas pueden parecerse a la práctica periodística de sondeos superficiales en la calle. Sin embargo, dentro de las posibilidades limitadas que ofrece esta técnica, me ha proporcionado algunas perspectivas y experiencias muy valiosas. Preparé unas pocas preguntas simples como “¿qué le parece el tranvía?”, pero a partir de ahí intenté más bien animar el relato presentado. Además, no grabé estas conversaciones, para no intimidar a la gente. Anoté las palabras o frases más importantes y después de cada entrevista reconstituí el relato.

A continuación, presentaré a las personas que se prestaron para entrevistas en profundidad. Las presento en el orden cronológico de las entrevistas, cambiando los nombres de personas privadas y guardando los de las personas públicas (que desempeñan un cargo público o que tienen presencia pública). 1) La primera entrevista fue con Patricio Padilla, en aquel momento presidente de la Asociación Frente Unido de Taxistas (AFUT), que me explicó procesos del transporte en general, e internos a la asociación en particular. 2) La segunda fue con el joven artesano Diego. Él vive y trabaja en el centro histórico y tiene una visión crítica de las obras modernizadoras como el tranvía y su efecto en la ciudad. 3) Conocí al ingeniero civil Eduardo Cardoso, que ha escrito un libro sobre el tranvía, criticando duramente el proyecto y la administración, y que trató de evitar la construcción. 4) Después, Diego me presentó a su tío, Ricardo, igualmente artesano, que tiene su taller en la ruta tranviaria y me contó sus experiencias con la construcción. 5) y 6) Del 28 al 30 de noviembre, participé en un seminario titulado “Hacia una movilidad sostenible”, organizado por la

empresa municipal de movilidad (EMOV). Este seminario fue muy interesante para ver otros proyectos de movilidad en Cuenca, escuchar el discurso ideal de la movilidad sostenible, y conocer a los exponentes, tres de los cuales contacté después para conversar sobre el tranvía. El primero fue el arquitecto Giovanni Albarracín de la Universidad Católica de Cuenca, quien me ilustró más en detalle las teorías sostenibles. Daniel Orellana, profesor de la Universidad de Cuenca, me explicó sus investigaciones sobre las experiencias de movilidad en la ciudad. Pensé que ellos me podrían dar sugerencias para mi trabajo. Pero nuestros encuentros resultaron más ricos y me di cuenta que la perspectiva académica tenía que formar parte del análisis. 7) El presidente de la Cámara de Transporte, Leonardo Albarracín, me describió la relación entre el municipio y las empresas de buses urbanos a las que representa. 8) y 9) María Palacios es dueña de una tienda y presidenta de la veeduría ciudadana que controla la obra del tranvía. La entrevisté junto a Consuelo Orellana, asociada a la veeduría y que tiene un restaurante en la ruta tranviaria. Ambas contaron sus experiencias de comerciantes y veedoras. 10) Pedro es un amigo mío y trabaja como guardia ciudadano, o sea policía municipal. Describió cómo ellos tratan de defender el orden en el espacio público. 11) La entrevista con Marco me aclaró los procesos de construcción, puesto que él trabajó como ingeniero en el consorcio CCRC. 12) Carolina Martínez es concejala del municipio de Cuenca y presidenta de la comisión de participación ciudadana – participación que para ella hizo falta en el proyecto tranvía. 13) Otro exponente del seminario al que pude entrevistar fue el gerente de la EDEC (la empresa municipal de desarrollo económico), Carlos Rojas. La EDEC tiene varios proyectos para ayudar a los comerciantes afectados por el tranvía. 14) Y finalmente conversé con Jaime Guzmán, quien, desde el 11.01.2018, es director de la unidad ejecutora del tranvía en el municipio.

Como estos interlocutores hablan desde posiciones muy diferentes, no tenía una guía única para entrevistarlos, sino adapté mis preguntas a cada interlocutor. A veces formulaba preguntas más específicas, a veces abiertas, dependiendo por ejemplo de la información que tenía sobre la persona antes de entrevistarla. Estas entrevistas tan diversas enriquecieron enormemente mi trabajo, proporcionando discursos oficiales (múltiples y contradictorios, no como el “discurso oficial” descartado por Jenkins [1994]) y análisis personales. Esto me permitió visibilizar las metafísicas personales de cada uno (Latour 2005: 51). Sin embargo, intenté mantener un equilibrio entre el lado más discursivo y el lado experimentado de mi trabajo de campo. Así, participé en cinco de las reuniones semanales de la veeduría ciudadana del tranvía. Aunque discursivas también, estas reuniones constituían una “región posterior” (Goffman 1997: 123) para los veedores, donde podían mostrar emociones, expresar asuntos personales y preparar sus acciones públicas. Además, una parte muy importante de mi investigación fue la experiencia corporal de las diferentes movilidades. Recorrí la ciudad a pie, en bus y como conductor de coche. Cada modalidad ofreció otra sensación

de la ciudad, y exigió un comportamiento específico. Aunque evidentemente no fue la primera vez que caminé, cogí bus o conduje coche, las experiencias no fueron las mismas – dicho de otra forma, mis prácticas incorporadas contrastaron con las prácticas en Cuenca. Me tocó acostumbrarme, y este proceso significó estrés (sobre todo en el coche), exposición a peligros por mi ignorancia, conflicto por molestar a otros, y tal vez ridiculez.

# 1. El espacio

En este capítulo, voy a describir el espacio en el que se integra el tranvía, y el proceso de esta integración. Está dividido en tres partes: Primeramente, expongo dos tipos de representación de la ciudad de Cuenca que, aunque contradictorios, sirven ambos para caracterizar este espacio y para actuar en él. En segundo lugar, muestro como se pensaba y se sigue pensando el tranvía en relación a este espacio. El proyecto tranvía está en el centro de un discurso más amplio de cambio de la ciudad, como herramienta de una ideología. Pero en la tercera parte veremos los problemas de la ejecución del proyecto, que contrastan con esta ideología.

## 1.1. Cuenca entre la tranquilidad y el caos

Hay un discurso específico sobre Cuenca que gran parte de los interlocutores reproduce con una exactitud sorprendente. Si se habla de Cuenca en general y en pocas palabras, este consenso se hace visible. Ricardo, el artesano, lo condensa bien: “yo vivo en la mejor ciudad del Ecuador, que es Cuenca [...] veo que viene mucha gente extranjera, extranjeros que viven acá, ¿por qué?, porque es una ciudad linda, es culta [...]. Cuenca es una ciudad hermosa, [...] la gente ha venido por la hospitalidad del cuencano mismo, las casas lindas que hay, la seguridad y la tranquilidad también que hay”. Su sobrino, Diego, concuerda con esto cuando habla de “las cosas que ofrece Cuenca, de esta tradición, de esta cultura, de esta arquitectura, de estos paisajes y de la naturaleza en sí”. Al preguntar a personas en la calle sobre su visión de Cuenca, las respuestas, aunque cortas, evocaban los mismos términos: “bonita”, “limpia”, “organizada”, “culta”, “hay tantas cosas hermosas que ver [...], los parques, los ríos, las iglesias”, “por eso la gente que viene de fuera, como usted, les gusta y muchos se quedan”. No solo los habitantes, sino también personas de otras ciudades y la literatura académica (como por ejemplo Hurtado 2007: 257; Vergelin 2006: 7) adoptan a menudo este discurso idealizado.

Este consenso se basa en una imagen selectiva de la ciudad, concentrándose en el patrimonio material (la arquitectura del centro histórico) e inmaterial (las tradiciones), la geografía (una ciudad mediana entre montañas y atravesada por cuatro ríos) y la supuesta mentalidad de sus habitantes (gente amable, tranquila, abierta, culta). Klaufus (2009: 64-65) afirma que “[e]l título de patrimonio de la humanidad llegó a ser la tarjeta de visita de la ciudad” y “[l]a glorificación del paisaje es parte de una identidad local imaginada”. Así, la ciudad es vista como un conjunto homogéneo, que despierta afecto, orgullo e identificación. No son poco frecuentes las expresiones como “mi linda Cuenca”, o “mi Cuenquita”, que, de cierta forma, también antropomorfizan la ciudad, le conceden

vida propia. La presencia de turistas e inmigrantes “gringos” es evocada como testimonio de las calidades de Cuenca. Esta selección de características construye Cuenca como un objeto (Bourdieu 2002: 92-93), claramente delimitado y definible, como un concepto – hecho ilustrado por nociones como “cuencanismos” (palabras típicamente cuencanas), “cuencanía” (en el himno inoficial de Cuenca, llamado La Chola Cuencana; Klaufus 2009: 66) o “¡Cuencanízate!” (campana del municipio para que los extranjeros se adapten a la vida en Cuenca)<sup>14</sup>. Se trata de una imagen patrimonializada de la ciudad (Ávila 2015), generalizada y bien ensayada por sus habitantes.

Pero como esta representación es parcial, los mismos interlocutores pueden pasar rápidamente a un discurso contrario, en ciertas situaciones y tocando ciertos temas. Entonces Cuenca ya no es este conjunto homogéneo y armónico, contemplado desde fuera como objeto, comparado con otras ciudades, como Guayaquil y Quito. Se convierte en espacio caótico, conflictivo. Algunos pueden percibir este lado de la ciudad como más real: “Cuenca no es una ciudad limpia como se nos intenta vender”<sup>15</sup>. Se enfoca entonces las malas costumbres de la gente, que bota basura al suelo, agrede el patrimonio con grafiti, y rompe el mobiliario urbano. Los “borrachitos” de las plazas del centro se prestan para ejemplificar la inconformidad visual y auditiva de algunas personas, que incluso orinan y defecan en la calle. Así, se puede detectar también un consenso bastante amplio sobre la falta de civismo en la población de Cuenca, que a menudo se asimila a una falta de educación o de cultura. Una amiga mía, por ejemplo, me comentó que en Cuenca “no existe una cultura del cuidado. [...] Lo que es mío cuido, todo lo demás da igual”. Lamentablemente, la gente no tendría ética cívica, por lo que solo servirían medidas punitivas, o sea multas.

Los dos problemas más importantes que pude identificar en los discursos sobre el espacio público son, por un lado, el tráfico vehicular, por su aparente desorden, peligrosidad y contaminación, y por otro lado el comercio ambulante, igualmente percibido como desordenado, agresivo y poco higiénico. Trataré estos temas más en detalle en los capítulos 2 y 3 respectivamente. También la idea de que Cuenca sea una ciudad segura – idea que se genera en comparación con ciudades como Guayaquil, reputada muy peligrosa – encuentra su negación, por ejemplo en la afirmación de Diego de que “Cuenca, así como está creciendo en el turismo, así crece en la delincuencia”<sup>16</sup>. El robo en la calle es uno de los riesgos interiorizados por la gente, de manera que influye en los trayectos peatonales de cada uno por la ciudad. Se evita ciertas zonas a ciertas horas, por experiencia propia, advertencias de conocidos, o el aspecto dudoso del lugar. Así se podría decir que se crean topologías personales de la ciudad según el grado de seguridad experimentado (Moser & McIlwaine 2000: 99). En las zonas más problemáticas, como la del Terminal Terrestre (la estación de buses a distancia) o

<sup>14</sup> Vídeo de la campana: <https://www.youtube.com/watch?v=mLpWLJSzH7E>

<sup>15</sup> Artículo en la sección Opinión del periódico local EL Mercurio, 13.09.17

<sup>16</sup> Citado de la entrevista con Diego el 14.11.2017

el Mercado 9 de Octubre, se parecen juntar robo, prostitución, consumo de alcohol, venta de drogas y pandillaje<sup>17</sup>. A veces, se considera inevitable el vínculo entre estas actividades, pero otras partes de la ciudad muestran más bien que cada una de ellas puede darse de forma aislada.

Vemos entonces que todas las calidades expresadas en el primer conjunto de representaciones se encuentran invertidas, negadas, en el segundo. Ahora Cuenca se presenta como desordenada, incivilizada y peligrosa. Pero el orden, respectivamente el desorden, yacen en la perspectiva subjetiva; lo que a uno le parece desordenado, porque ajeno, tiene un orden intrínseco para otro (Pile et al. 1999). Las dos posiciones – Cuenca como ordenada o desordenada – parecen mutuamente excluyentes, pero ambas están omnipresentes, a veces hasta complementarias, tanto en los discursos cotidianos como en los discursos políticos y en los medios de comunicación. Dependiendo de las circunstancias, del interlocutor, y de sus intereses, se inclina más hacia la una o la otra posición. El primer discurso genera la imagen que sirve al turismo, por ejemplo, mientras que el segundo sirve a políticas de ordenamiento y “limpieza”. Por lo tanto, quiero señalar que cuando me refiero a “discursos”, no opongo éstos a “prácticas” o “la realidad” (como se vislumbra en Jenkins [1994]), sino que están intrínsecamente vinculados a experiencias cotidianas, la economía y la política (García 2016).

La relación entre el discurso negativo y la política se dibuja de forma significativa en las medidas correctoras desplegadas por autoridades y medios de comunicación. Los periódicos locales, por ejemplo, apelan a diario al lector, en sus secciones de opinión, anuncios breves o foto noticias, por casos concretos de incivismo (tan concretos como por ejemplo un banco público roto, ver anexo 3.4.), emitiendo un juicio moral, y contraponiendo buenas prácticas. Estatuyen así los buenos usos y los malos usos de diferentes espacios públicos. Anuncios sobre controles efectuados por la Guardia Ciudadana y agentes de Tránsito, así como sobre el valor de las multas – por ejemplo por libar o botar basura en la vía –, acompañan este esfuerzo de educación, imprimiéndole un lado coercitivo. Pero estos pequeños mensajes educadores no se limitan al periódico. El espacio público está dotado de numerosos letreros, que apuntan gestos específicos y los vinculan a una cuestión general de cultura. En el Terminal, por ejemplo, se encuentran letreros que dicen “Demuestre su cultura, no escupa en el piso”. El espacio que aparentemente más atención recibe en este sentido es el parque. Tomemos el ejemplo del parque Juan Bautista Stiehle, un parque del tamaño de una manzana, en la Avenida de las Américas, por el sector de la Feria Libre. Un artículo de prensa del año 2011<sup>18</sup> alertaba de la irregularidad en este parque, por “antisociales” que asaltaban, tomaban alcohol y botaban basura. Esta imagen es contrastada por los mensajes de letreros que abundan en este

<sup>17</sup> En un artículo de El Mercurio del 18.09.17, por ejemplo, habitantes de la parroquia El Vecino (en la que se encuentra el Terminal Terrestre) se quejan de la prostitución que “acarrea problemas de inseguridad, venta de drogas y consumo de alcohol”.

<sup>18</sup> <http://www.eltiempo.com.ec/noticias/comunidad/1/260037/delincuencia-ronda-en-parque-stiehle>



pequeño espacio: “Deposite la basura en su lugar”, “Recoge el excremento de tu mascota”, “El parque es tuyo, ¡cúidalo!”, “Respira aire puro. Disfruta del parque”, “Circule por la caminería”, “Las plantas son bellas, ¡cúidaslas!”. También contrastan artículos de prensa que celebran el parque como lugar de “acciones positivas como el deporte” y “personas con propósitos sanos”<sup>19</sup>. Al respeto y buen uso de los espacios verdes se junta el respeto y buen uso de los espacios patrimoniales, para cumplir el ideal de la ciudad organizada, limpia y culta – el punto de partida de este capítulo. Los “buenos usos” de los espacios corresponden a una visión de clase media del orden y del sentido del espacio público (Low 2005). A través de medios como el discurso cotidiano, letreros y la prensa, se impone esta visión como ética general. Aunque se trate de una dominación aceptada y “suave”, o justamente por eso, corresponde al concepto de “violencia simbólica” (Bourdieu & Passeron 1996), la dominación por el sentido, la estética y las prácticas de cierta clase social.

La Guardia Ciudadana, policía municipal de Cuenca desde 2001, es la entidad que más explícitamente trabaja para el orden del espacio público. Sus misiones derivan precisamente de los problemas arriba mencionados, sobre todo el control del comercio ambulante, pero también la lucha contra el consumo de alcohol, la contaminación – que sea por basura o ruido (contaminación acústica) – y otras actividades calificadas de “mal usos” del espacio público. Según mi interlocutor de la Guardia, Pedro, en los últimos años este cuerpo se ha venido consolidando, de manera que hoy está muy presente en los espacios y en las cabezas de la gente. Se ubican en los lugares estratégicos – mercados, parques, plazas, el Terminal, y donde haya vendedores ambulantes – vistiendo uniforme de estilo camuflaje, que en la ciudad tiene el efecto contrario al camuflaje (ver anexo 2.2.). En comparación con la dominación suave, descrita en el párrafo anterior, los guardias representan una fuerza más física y coercitiva. Ellos pueden multar, quitar el alcohol o la mercadería, expulsar a personas de espacios y, si necesario, entregarles a la policía nacional. Actúan conforme a ordenanzas municipales que han elevado las “buenas prácticas” en normas legales, para dictar los usos del espacio público. Sin embargo, también esta coerción se mantiene relativamente suave, humana. Los guardias no portan ningún tipo de armas y tienen un abordaje algo negociador – por lo menos en el relato de Pedro. Es decir, hasta cierto grado muestran comprensión por las personas a las que persiguen, y tratan de convencerlas también del buen sentido de su intervención – el mismo sentido dominante arriba mencionado –, antes de obligarlas a obedecer la ley. Y eso es lo que muchos observadores esperan de la Guardia: que sean educadores.

*Hace falta no precisamente letrado que esté ahí, porque eso a veces nadie toma en cuenta, sino más bien una política institucional. [...] Por ejemplo se ve, hablando de la bicicleta [que invade la vereda], a un policía en la esquina, por acá está otro, pasa la bicicleta y ni*

<sup>19</sup> Artículo de Opinión en El Mercurio, 21.09.17

*siquiera le dicen 'oiga, señor, esto no está bien, esto no se debe hacer'. Esa clase de gestión debería existir. [...] Nos falta en eso, sí, si cabe 'educación', porque no es cuestión de cultura, sino de educación, saber respetar las normas y las leyes.*<sup>20</sup>

En esta línea también argumentan artículos de prensa, pidiendo que la Guardia eduque a la gente a no ensuciar la ciudad<sup>21</sup> y a cuidar los parques<sup>22</sup>. Una tesis universitaria sobre los vendedores ambulantes del sector de la 9 de Octubre concluye que hay que “innovar y reestructurar la Guardia Ciudadana. Para esto se deberá capacitar adecuadamente a sus miembros e inducirla a asumir un rol protagónico en la formación de la ciudadanía cuencana. Su accionar deberá ser de educador de la población respecto del valor histórico patrimonial del Centro Histórico y la normativa que regula el uso de los espacios públicos” (Vergelin 2006: 112).

Todos estos elementos – los discursos cotidianos, medios de comunicación, letreros, guardias, ordenanzas – no solo tratan de ordenar la ciudad, sino también de disciplinar a la gente que la habita. Los habitantes son responsables del espacio, de su imagen y su funcionamiento, al mismo tiempo que son, como cuerpos, parte integrante de su imagen y funcionamiento. Los elementos descritos aquí constituyen entonces una “tecnología política del cuerpo” (Foucault 2002: 33), unos mecanismos heterogéneos que apuntan los cuerpos para disciplinarlos, vigilarlos y ordenarlos de cierta forma en el espacio. Aunque de manera fragmentada, no coordinada, y a veces no muy eficaz, responden a una demanda de inculcar a la población el uso correcto de la ciudad. La disciplina no solo se quiere negativa (no molestar, no ensuciar, etc.), sino positiva, generadora de prácticas cívicas.

Un último elemento que quiero apuntar, como medida contra el desorden, se podría llamar “intervención infraestructural”. Este tipo de medidas ya no trata de ordenar el espacio a través de los cuerpos, sino al revés, a los cuerpos a través del espacio. Enfoca lugares deteriorados, insuficientes en cuanto a sus usos pretendidos, a aspectos como la comodidad y seguridad. Se asfaltan vías y se instala señalización para mejorar el tráfico (ver, por ejemplo, el programa municipal Barrio para Mejor Vivir<sup>23</sup>); se aumenta el alumbrado público y se coloca cámaras para dar mayor seguridad; se renuevan parques para crear espacios más abiertos y modernos. También se han ido renovando uno por uno los mercados de la ciudad, todos siguiendo una lógica similar. Los mercados, centros del comercio popular, son percibidos como densos, caóticos y peligrosos. El deterioro físico de estos lugares estaría vinculado al deterioro social, al robo, alcoholismo, etc.,

<sup>20</sup> Citado de la entrevista con Eduardo Cardoso el 17.11.2017

<sup>21</sup> Opinión, El Mercurio, 13.09.17

<sup>22</sup> Opinión, El Mercurio, 14.09.17

<sup>23</sup> <http://www.cuenca.gov.ec/?q=content/alcalde-de-cuenca-entrega-obras-del-barrio-para-mejor-vivir-en-ciudadela-del-magisterio>

extendiéndose por los sectores de los mercados (Vergelin 2006). Con nuevas infraestructuras<sup>24</sup> se intenta contener a los vendedores en espacios ordenados, cerrados y vigilados, y eliminar las actividades indeseadas, que se quedan fuera. Para Diego, muchos de estos proyectos representan un desarrollo “de extremo a extremo”<sup>25</sup>: de lugares deteriorados, pero muy frecuentados y acordes con la estética tradicional de la ciudad, a espacios modernos, asépticos, “cementerio[s] gris[es]”<sup>26</sup>. El objetivo de la intervención infraestructural en Cuenca, de hecho, es comparable a lo que Harvey y Knox (2015) postulan acerca de la construcción de carreteras por la Amazonía peruana. Es un esfuerzo de colonización de espacios caóticos, incivilizados y reacios. Solo que aquí se invierte la dirección: el Estado – en este caso el municipio – ya no se extiende desde la ciudad hacia zonas aisladas, sino hacia el interior del mismo espacio urbano.

En esta breve enumeración de medidas contra el desorden, he intentado mostrar una jerarquía, de medidas suaves hacia medidas duras. De insinuaciones morales, pasando por normas institucionalizadas y defendidas por la Guardia, hasta intervenciones infraestructurales. La primera categoría todavía puede ser ignorada por los “indisciplinados”, como sugiere la cita de Eduardo; la segunda ya obliga, aunque se pueda evadir esta obligación; y la tercera se impone como construcción física, como institución hecha sólida (Latour 2005), visible pero naturalizada (Edwards 2003), ineludible. Esta última categoría puede ser extendida a todo el espacio construido, que instaura cierto grado necesario de disciplina, distribuyendo, moviendo o fijando a las personas de alguna forma definida (Foucault 2002). También existe una vigilancia jerárquica análoga (Foucault 2002: 175-182). La vigilancia infraestructural está compuesta por espacios abiertos (o cerrados, según la conveniencia), iluminados y conectados a un sistema de vídeo vigilancia generalizada. A través de las cámaras se ve sin ser visto. Los guardias ciudadanos que vigilan estos mismos espacios son a la vez vistos por las cámaras y por los habitantes, que suelen inspeccionar escrupulosamente las acciones de los guardias – incluso filmándolos con sus propias cámaras: la vigilancia de abajo hacia arriba. Y finalmente, entre habitantes se observa y se denuncia, una actitud de “corresponsabilidad” promovida por campañas y programas públicos: la vigilancia lateral.

## **1.2. El tranvía: ¿La medida infraestructural modelo?**

La intervención infraestructural más importante hoy – y probablemente en toda la historia de la ciudad, por su costo y su tamaño – es el tranvía. En el momento de su concepción, esta infraestructura de transporte público fue presentada como la solución a los problemas de congestión y de contaminación vehicular. Pero no se limitó a eso, sino llegó a incorporar ideas urbanísticas más

<sup>24</sup> Ver algunos de los proyectos (9 de Octubre, Plaza Rotary, San Francisco, etc.) en la página del arquitecto Boris Albornoz: <http://www.borisalbornoz.com/>

<sup>25</sup> Entrevista con Diego 14.11.2017

<sup>26</sup> Ibid.

generales. Por una parte, se enfatizaba su carácter inclusivo. En la línea del “derecho a la ciudad” (Lefebvre 1978), se manifestaba que el tranvía iba a mejorar la movilidad y el acceso a los diferentes espacios de la ciudad. Sería el medio de transporte de todos, porque su forma “amigable” sería adecuada para grupos más “vulnerables”, como ancianos, niños, mujeres embarazadas, discapacitados, etc. Permitiría una movilidad cómoda y segura. La promesa de integración de la infraestructura, que Harvey y Knox (2015) analizan en el caso de extensas zonas rurales y selváticas, se encuentra aquí condensada sobre sectores y poblaciones de la ciudad. Por otro parte, el tranvía representa sostenibilidad ecológica. Se inscribe así en un esfuerzo nacional de “cambio de matriz energética”, para reducir la dependencia hacia las energías fósiles (Castro 2011). La sostenibilidad social y ecológica es la característica central de un giro general, pero aún modesto, en las políticas de movilidad en Ecuador (Hermida 2016). Menos articulada que estas ideas, pero siempre insinuada en discursos promocionales por palabras como “moderno”, “innovador” o “futuro”<sup>27</sup>, existe la idea de que el tranvía va a elevar Cuenca a otro nivel de sofisticación, que va a transformarla en ciudad moderna, incluso modelo. Más explícita se hace esta idea en la afirmación del ex alcalde, Paúl Granda, de que el tranvía marcaría un antes y un después para Cuenca (Cardoso 2017).

Alrededor del proyecto tranvía se ha construido una visión de la ciudad del futuro. Esta visión encuentra su expresión más elaborada en el Plan de Movilidad y Espacios Públicos (PMEP), publicado en 2015 por el municipio. El PMEP, con sus casi 1000 páginas, constituye una guía muy completa, basada en investigaciones sobre los diferentes medios de transporte, sobre los recorridos que se hacen por Cuenca, sobre quiénes los hacen y por qué. Además, el análisis de la movilidad no queda aislado, se entiende movilidad y urbanismo como complementarios. Así, el plan expone una ideología de la ciudad que requiere intervenciones en ambos ámbitos. Se trata de la ciudad sostenible, ordenada, inclusiva, de proximidad. Para la movilidad, esto significa que se prioriza la movilidad “suave” – o sea el caminar y la bicicleta – y el transporte público. La pirámide de la jerarquía de movilidades tiene que ser invertida, poniendo el coche privado al último (GAD Cuenca 2015: 211). También la racionalidad del futuro sistema de transportes es importante. Se necesita un “sistema integrado” de todos los medios de transporte, con el tranvía como “columna vertebral”<sup>28</sup>. Buses, ciclo vías y zonas peatonales estarían conectados a la ruta tranviaria, de forma que favorezcan un uso masivo de estos medios. La integración social depende de este transporte integrado. Por el lado urbanístico, se necesita crear proximidad. Cuenca es una ciudad muy poco densa, por una proliferación de casas unifamiliares y urbanizaciones con amplio espacio privado (Hermida et al. 2015). Esto produce la división de la ciudad en zonas residenciales y zonas

<sup>27</sup> Ver vídeo publicitario del municipio, del cual el lema era “El futuro ahora”: <https://www.youtube.com/watch?v=MM-OT7XkRTo>

<sup>28</sup> Según Paúl Granda, citado en: <https://www.eltiempo.com.ec/noticias/cuenca/2/280629>

productivas, la centralización de la economía y largos trayectos entre los lugares de residencia, trabajo y consumo. Estos trayectos favorecen el uso del coche privado y perjudican la vida social en los barrios. El PMEP (GAD Cuenca 2015: 12) sigue el ideal de la descentralización de la ciudad en barrios densos, heterogéneos y autónomos. Un barrio que combine residencia, trabajo y consumo produciría una movilidad suave y, por lo tanto, vida social, seguridad y salud.

El PMEP se presenta como un plan muy humano y participativo, fiel al lema de la administración municipal actual “Con la gente, siempre”. El texto cita a autores como Jan Gehl (2014), arquitecto que quiere devolver la “dimensión humana” a las ciudades. Pero hay varios comentarios que hacer sobre este punto. Primero, a pesar de su aspecto “humanizante”, un documento con semejante pretensión de exhaustividad no escapa a la “racionalidad tecnocrática” (De Certeau 1988: 40) que convierte a personas en cifras, la movilidad en flujos, y la diversidad en perfiles. La complejidad social se reduce así en variables controlables y manipulables. Es información que sirve a la “gubernamentalidad” (Foucault 1984: 338), fomentando estrategias para el control de la población. El segundo comentario ya va a matizar el primero, porque, como me comentó la concejala Carolina Martínez, el PMEP es muy interesante, pero en realidad no está vigente. Su publicación habría servido más para aparentar un plan que para realizarlo. Las acciones que haría el municipio en temas de movilidad serían más bien dispersas, sin visión del conjunto. Esto debilita la supuesta “racionalidad tecnocrática” y la imagen de las autoridades de Cuenca como élite bien unida y en perfecto control del espacio. El municipio aparece como el titular indeciso de un urbanismo fragmentado. Tercero, como observó Daniel Orellana,

*[...] se hizo todo al revés, porque primero se pensó en hacer el tranvía, y luego, ya cuando se empezó a construir el tranvía, se pensó en hacer el plan de movilidad. Entonces completamente lo contrario. [...] el plan de movilidad tuvo como que ajustarse [...] a ese condicionante fuertísimo que era el tranvía, ¿no? Donde incluso ni siquiera la ruta estuvo bien estudiada.<sup>29</sup>*

Esta crítica subraya más todavía la falta de visión del municipio, pero al mismo tiempo muestra el poder del tranvía. Porque éste no fue el producto de una visión elaborada de la ciudad sostenible, sino al revés, fue “una improvisación”<sup>30</sup> – incluso el actual director del proyecto, Jaime Guzmán, lo califica así – que, para legitimarse, exigió un discurso que inscribiera sus características en un marco conceptual más amplio. El tranvía no surgió de estudios detallados, ni de procesos participativos. Fue una imposición que el PMEP tuvo que justificar, y que ajustes como el sistema de transporte integrado y la densificación tendrán que volver útil. Hubo un estudio de factibilidad,

<sup>29</sup> Citado de la entrevista con Daniel Orellana el 27.02.2018

<sup>30</sup> Citado de la entrevista con Jaime Guzmán el 09.04.2018

realizado entre 2011 y 2012, pero o no fue respetado por el municipio, o fue superficial, o ajustó la realidad a intereses económicos y políticos (como Harvey [2017: 57] lo evoca para su caso de instalaciones sanitarias en comunidades peruanas). El ex alcalde Granda aseveraba, por ejemplo, que el tranvía iba a transportar a 120.000 personas al día. Esta cifra no corresponde ni a la capacidad real del tranvía (serían 8 personas por m<sup>2</sup>), ni a la demanda de este recorrido (la línea de bus 100, que antes ocupaba la ruta tranviaria, transportaba a unas 43.000 personas al día), según Jaime Guzmán. De hecho, ya existiría un proyecto piloto de la Universidad del Azuay, para densificar sectores de la Avenida de las Américas y de la Avenida España, hacia los extremos de la ruta tranviaria. Esto permitiría a la vez de cumplir con el objetivo más general de densificación, y de producir más pasajeros para el tranvía. Esta y otras inadecuaciones del proyecto llevan a Cardoso (2017) a hablar de “una ciudad para el tranvía”, más que de un tranvía para la ciudad. Para que sea eficaz el tranvía, toda la ciudad tiene que cambiar. Así, el autor ratifica la transformación radical de la ciudad, manifestada en la idea del “antes y después” del ex alcalde. Pero “este 'después' para mí es una tragedia”<sup>31</sup>, condenando a Cuenca al caos infraestructural, la deuda y el conflicto social.

Desde el inicio del proyecto, Cardoso trataba de advertir a los habitantes y al municipio de la inviabilidad del tranvía. Pero se sintió ignorado. Así también otros habitantes no han estado esperando el tranvía con mucho entusiasmo. Algunos de mis interlocutores criticaron que es un proyecto inadecuado para una ciudad relativamente pequeña. Discordaría con el centro histórico, cambiando su estética, entorpeciendo más las calles estrechas ya repletas, quitando visibilidad, dañando la arquitectura patrimonial frágil, poniendo en peligro a los peatones, etc. Muchos se preguntan por qué no se prefirió implementar una red de buses eléctricos, que sería igualmente sostenible, pero más barata, más fácil y más eficaz. Se podría implicar toda la ciudad, no como el tranvía, cuya línea únicamente conecta las partes noreste, centro y suroeste. Para Diego, el tranvía solo servirá a ciertas personas – a saber a los turistas, que podrán llegar al centro de manera cómoda desde el aeropuerto o el Terminal – y ciertos espacios – los espacios céntricos que se caracterizan igualmente por la oferta turística y comercial. A los demás complicará todavía más la movilidad. Ciertamente es que, aunque les sirva a pocos, el tranvía afectará a todos. Además, Diego ve el proyecto tranvía como parte de un desarrollo general de la ciudad, caracterizado por las intervenciones infraestructurales “futuristas”<sup>32</sup>, la vigilancia, y la globalización representada por McDonald's (cadena que abrió su primer establecimiento en Cuenca en 2013). Por lo demás, existen mucha especulación y rumores acerca del tranvía. Unos piensan, por ejemplo, que irá muy rápido, otros que se demorará en el tráfico al igual que los coches. Unos que las vibraciones del tranvía perjudicarán las casas, otros que la manta anti vibratoria las protege. Unos que el pasaje del tranvía será alto para recuperar los gastos de la construcción, otros que será subsidiado.

<sup>31</sup> Entrevista con Cardoso el 17.11.2017

<sup>32</sup> Entrevista con Diego el 14.11.2017



El ex alcalde Paúl Granda, sin embargo, minimizaba las controversias. Cuando había firmado los contratos con las empresas constructoras, dijo en un discurso que esto “alegrará al 99.9 – quizás un poco más – % de los cuencanos y cuencanas. Todavía existirá un 0.01% que se amargará más, los detractores del proyecto, los detractores de la ciudad [...]”. Según Eduardo Cardoso, Granda contestaría lo siguiente a las críticas: “Ah, se creen sabios, creen saber más que los técnicos mejores del mundo que están a cargo del tranvía”<sup>33</sup>. Esta réplica, aunque reconstruida por Eduardo, es muy significativa. En primer lugar, porque reproduce la idea de la superioridad de los ingenieros (Harvey & Knox 2015: 86; Klaufus 2009: 18). Éstos serían los únicos que podrían opinar con legitimidad y actuar con eficacia sobre el espacio. En producir números y estándares, conforman un espacio abstracto, matemático, en el que pueden intervenir. El poder de los números después es recuperado por el discurso político. Además de la ciencia, los ingenieros dominan el saber y el soporte tecnológicos que los hacen destacar de la multitud ignorante. Por eso, críticos inexpertos suelen empezar por excusarse con la fórmula “no soy ingeniero, pero...” (como Ricardo por ejemplo).

En segundo lugar, Granda establece la superioridad de Europa, porque con “los técnicos mejores del mundo”, se refiere a las empresas francesas y españolas a cargo del proyecto. Insisto, el ex alcalde a lo mejor nunca dijo esta frase textualmente, pero sin embargo representa una idea bastante divulgada – y también cuestionada – entre habitantes de Cuenca. “Cuenca quiere ser como ciudad europea”, me dijo un interlocutor, por ejemplo. El tranvía llega a encarnar el desarrollo tecnológico de Europa, o del Norte en general, al que Cuenca aspira. En vídeos promocionales, por ejemplo, se confiere al tranvía la capacidad de producir una “nueva cultura de la movilidad, igualándonos a ciudades que integran perfectamente”<sup>34</sup> el tranvía, como Amsterdam, Viena o Barcelona. Esta idea corresponde a la “teoría de la modernización” (Harvey et al. 2017: 32; Reyes 2001), que erige el Norte como modelo de un desarrollo universal a seguir por los países en desarrollo. A través de la trasplatación de las infraestructuras modernas, se podría llegar a un mismo nivel económico, social y cultural que los países desarrollados. Así, esta teoría también se compromete con el concepto de determinismo tecnológico (Winner 1986: 21; Graham & Marvin 2001: 21), según el que la tecnología emerge de una lógica interna, puramente tecnológica, apolítica, y que su uso produce cambios sociales inevitables en los usuarios. La tecnología penetraría hasta los fundamentos de la vida social, de forma que determinaría su organización. En ciertos discursos, se discierne esta tendencia hacia el determinismo tecnológico, cuando, por ejemplo, se piensa que el tranvía tendrá los mismos efectos en Cuenca que en ciudades del Norte. En el concejo cantonal, cuando se debatió la aprobación del proyecto tranvía, un representante de la ciudadanía tomó la palabra. Se expresó a favor del proyecto, porque, por su experiencia de migración a Estados Unidos, habría percibido

<sup>33</sup> Entrevista con Cardoso el 17.11.2017

<sup>34</sup> <https://www.youtube.com/watch?v=drXTtmW3khY>

cómo los medios de transporte modernos “culturizan” a la gente: “esa es la forma más rápida de volvernos cultos” (Cardoso 2017: 137). Es la alusión perfecta tanto a la idea de incivilidad de los cuencanos, como al sentido de la intervención infraestructural y su efecto determinista.

Las críticas contra el tranvía no tendrían que ver con la tecnología en sí: “Tú te encontrarás en este proceso del tranvía con muchos problemas, con muchas dificultades [...] Pero no por el sistema, el sistema es bueno, es eficiente. Tú vienes de Europa y sabes que es un buen sistema”<sup>35</sup>, me dijo el arquitecto Giovanni Albarracín, y me aconsejó de tomar otro caso de estudio de Europa para compararlo a Cuenca, y mostrar que el tranvía en sí beneficia a la ciudad. La tecnología en principio sería buena y mejoraría la vida en Cuenca si fuera implementada de manera adecuada. En Cuenca se habrían cometido errores de planificación e impuesto intereses políticos. Pero se trataría de una “infraestructura social”<sup>36</sup> capaz de transformar su entorno en espacios de “urbanidad”<sup>37</sup>, de vida social. Sin embargo, Giovanni no expresa un determinismo absoluto, porque argumenta que el tranvía “no funciona solo”<sup>38</sup>, necesita una integración adecuada en un sistema más amplio de transporte, y además, necesita de la gente que lo use. Pero el tranvía actuará como “protagonista”<sup>39</sup> para engendrar cambios fundamentales en la ciudad y producir sostenibilidad ecológica y social. Este poder transformador del tranvía, en el discurso de Giovanni, contrasta con la inadaptación ineluctable que le atribuye Eduardo cuando dice “hay tranvías que han fracasado precisamente porque no los instalaron o aplicaron bajo un criterio real de lo que pasa en una ciudad”<sup>40</sup>. La “ciudad para el tranvía” de Eduardo se convierte en “ciudad a través del tranvía” que, en los ojos de Giovanni, será un logro. Aunque el PMEP, con su visión sostenible, haya sido posterior al proyecto tranvía, éste último sería su herramienta más eficaz.

### **1.3. La realidad actual**

El discurso idealizado del tranvía como solución a todos los males rápidamente fue confrontado por una realidad contraria. Desde los primeros meses de la obra, hubo sospechas de retrasos y fallas en la construcción. Al encontrarse el proyecto con el espacio real, sus fundamentos matemáticos y teóricos empezaron a desmoronarse. Y eso no porque el proyecto fue una ilusión que difería de una única realidad. Más bien fue el proyecto que se basaba en una única realidad, una perspectiva, que descartó las múltiples realidades que cohabitan en el espacio del tranvía. Como muestra Harvey (1989: 2), diferentes perspectivas – o disciplinas como la ingeniería, el urbanismo o la historia – producen diferentes concepciones de la ciudad, de las que ninguna es completa, ni superior a otra.

<sup>35</sup> Citado de la entrevista con Giovanni Albarracín el 16.12.2017

<sup>36</sup> Ibid.

<sup>37</sup> Ibid.

<sup>38</sup> Ibid.

<sup>39</sup> Ibid.

<sup>40</sup> Entrevista con Eduardo Cardoso 17.11.2017

Estas teorizaciones escogen un aspecto como explicativo del todo, ignorando los demás aspectos. Nosotros tenemos que tratar de percibir el espacio del tranvía en sus diversas dimensiones, aunque no podamos aspirar a la completitud. Para esto, es oportuno recurrir a la teoría del actor-red (Latour 2005), rastreando las relaciones entre todos los seres presentes, humanos y no humanos, vivos y no vivos, materiales e inmateriales. La intervención infraestructural en esta red necesariamente se enfrenta con y cambia toda la red. Tendrá repercusiones inesperadas en ámbitos lejanamente conexos. Estas repercusiones no son efectos uni direccionales de la intervención, sino reacciones, conflictos y adecuaciones de una red dinámica.

Esto se visibiliza bien en el caso del tranvía. En primer lugar, una infraestructura urbana se integra en, o se superpone a, un conjunto de infraestructuras ya existentes. Cada ciudad se caracteriza por un ensamblaje particular de infraestructuras que contribuye en definir los espacios y las actividades (Carrión 2013). El tranvía tenía que ser añadido a este ensamblaje. Si bien esto parece evidente, y necesario de incluirlo en la planificación del tranvía, esta cuestión se complicó en el transcurso de la obra. Por un lado por el desconocimiento de ciertas infraestructuras, y por otro lado por diferentes apreciaciones simbólicas de las infraestructuras. El desconocimiento se manifiesta en las palabras de Marco, ingeniero que trabajaba en la obra:

*Un problema fundamental es que la planificación no fue asentada en la realidad de aquí, de Cuenca. Dijeron “en otro lado funcionó”, pero aquí es Cuenca, es Ecuador, es súper sui generis todo. Entonces en una cuadra están tres cámaras subterráneas para hacer las instalaciones eléctricas, en otra hay dos, y necesitas [...] que los tamaños para las cámaras coincidan en diferentes anchos de calzada, de vereda, entonces la planificación y el diseño iban variando constantemente y conforme se iba avanzando la obra.<sup>41</sup>*

Marco hace alusión a una planificación llena de lagunas, o en ciertos aspectos simplemente ausente. Esta crítica también se reiteraba en las reuniones de la veeduría. Bajo la superficie de Cuenca, se encuentra un ensamblaje complejo e irregular de infraestructuras del agua, luz, teléfono e Internet, que no fue debidamente analizado. El último plan maestro de alcantarillado, al que habrían tenido que recurrir por ejemplo, según Marco, data de hace unos 40 años. El ex alcalde Granda decía, antes de empezar la construcción, que “la obra no es invasiva”<sup>42</sup>, porque se tendría que cavar solamente 60 cm para colocar los rieles. Para Marco, esta fue “la mentira más grande”<sup>43</sup>, porque a veces llegaban hasta 3, 4 metros de profundidad para alcanzar las infraestructuras, adaptarlas, conectarlas, o cambiar las obsoletas. Así, el subsuelo deparaba sorpresas entre las infraestructuras olvidadas.

<sup>41</sup> Citado de la entrevista con Marco el 20.02.2018

<sup>42</sup> [http://www.ecuadorinmediato.com/index.php?module=Noticias&func=wap\\_news\\_view&id=201092](http://www.ecuadorinmediato.com/index.php?module=Noticias&func=wap_news_view&id=201092)

<sup>43</sup> Entrevista con Marco el 20.02.2018

Imponía cambios en la planificación y retrasos. Pero hasta cierto punto, Marco excusa la falta de planificación, opinando que hubiera sido imposible prever todo. El entorno nunca coincide exactamente con el espacio abstracto de un proyecto, hay que concederle un grado de imprevisibilidad, la capacidad de “encantar” – en el sentido de Harvey & Knox (2012) de provocar un extrañamiento ante fenómenos exteriores insuflados de vida propia.

La excavación saca a la luz diferentes momentos de la historia, enredados entre ellos. Estos momentos constituyen las capas del fundamento sobre el que se erige la ciudad. Algunas partes del fundamento, como las infraestructuras del agua y de la luz, son esenciales para el funcionamiento de la vida urbana, otras ya se convirtieron en ruinas. El hecho de abrir el suelo permite interactuar de diversas formas con estas infraestructuras. Por ejemplo, se aprovechó la construcción del tranvía para reemplazar tubería de plomo, que es cancerígena. Así, errores del pasado pueden ser remediados. La interacción con las infraestructuras tiene repercusiones sobre la vida cotidiana de los habitantes, como cuando, en el caso del tranvía, sectores enteros de la ciudad se quedaban sin luz, agua o Internet durante días. Entonces esta interacción, el reensamblaje de las infraestructuras, se dibuja a menudo como conflicto entre infraestructuras, en el que la introducción de un elemento nuevo causa problema. El mejor ejemplo de esto es la afectación al patrimonio arquitectural, un problema muy real para algunos habitantes, pero desmentido por ingenieros y autoridades. Marco cree que el tranvía operativo no va a causar daño, pero dice que los trabajos sí los han causado. Por la excavación se abrieron fisuras en las bases de los edificios viejos que tenían que ser remendadas. Las vibraciones de la maquinaria también habrían provocado rupturas de vidrios. La intervención en un espacio construido – sobre todo si éste se caracteriza por ser antiguo, estrecho y frágil – adquiere un aspecto violento. Tanto más si este espacio es declarado patrimonio, hecho que le confiere un valor simbólico importante. Esta “linda Cuenca”, fuente de identidad y antropomorfizada, se ve entonces agredida en su integridad. Hasta el simple hecho de abrir las calles adoquinadas del centro histórico constituye una agresión para muchos.

Pero debajo de los adoquines se esconden construcciones de épocas pasadas que, al salir a la luz, inmediatamente toman valor simbólico también. Convertidas en vestigios arqueológicos, estas construcciones pueden contradecir el patrimonio contemporáneo, desvelando orígenes más antiguos que fueron enterrados por la arquitectura (hoy) patrimonial. Pero esta contradicción puede ser integrada en el patrimonio, como ha pasado, por ejemplo, con el complejo arqueológico Pumapungo, ruina inca/cañari que, en los años 80, llegó a formar parte de un patrimonio por lo demás colonial y republicano (Yllia 2017). En la excavación de la ruta tranviaria, por el centro histórico, hubo dos hallazgos mayores. Un artículo de prensa del periódico El Universo contenía una frase muy significativa al respecto: “Mientras se realizan cambios en Cuenca para su

modernización, se van encontrando vestigios de su historia”<sup>44</sup>. Esta frase visibiliza las diferentes temporalidades que se encuentran en la obra, y cómo las infraestructuras enredan estas temporalidades, el futuro y el pasado. Uno de los hallazgos del tranvía contenía empedrado que se estima que constituía las primeras calles de la Cuenca colonial. También se encontraron ahí canales de riego antiguos, según relató Marco. En el otro sitio se toparon con un tramo del colector “El Gallinazo”, un tubo enorme en el que se reunían aguas servidas en el siglo XIX. Ambos casos representan antiguas infraestructuras, ya no funcionales, pero tanto más susceptibles de llenarse de valor simbólico, histórico, patrimonial. Ya antes del tranvía, habían voces que abogaban por la puesta en valor del Gallinazo (Guamán 2011). Así, hallazgos arqueológicos han sido otro factor que retrasaba la obra. Pero aparentemente, la construcción del tranvía costó sacrificios en los dos sitios mencionados.

Además del encuentro del proyecto tranvía con las realidades del subsuelo y del espacio construido, el proyecto también se encontró con las complejidades institucionales y empresariales. No hay que separar este ámbito del espacio físico, porque los diferentes aspectos de la obra están vinculados a diferentes empresas. Todos los elementos del espacio corresponden a la administración de alguna institución. El consorcio CCRC, del cual Marco formó parte, tenía que colaborar estrechamente con empresas públicas para hacer la obra civil, especialmente con Centro Sur (la empresa eléctrica regional) y ETAPA (la empresa municipal de telecomunicaciones, agua potable, alcantarillado y saneamiento). Dependían de ellas para poder avanzar en la obra. Necesitaban sus informaciones y directrices. A veces esperaban meses hasta que ETAPA les facilitara las “definiciones”<sup>45</sup>, según Marco. Por eso no habrían avanzado en la 9 de Octubre, por ejemplo. Por otro lado, el director del tranvía, Jaime Guzmán, opina que la división de la obra entre dos empresas constructoras – CCRC para la obra civil y CITA para la obra técnica – fue “absurda”<sup>46</sup>, y sospecha intereses económicos detrás de este arreglo:

*Se contrató a la empresa CCRC a que haga una parte, luego tendría que entrar CITA, y luego tendría que entrar de nuevo CCRC a terminar. Y ahí fue un problema. O sea, una especie de sánduche. Pero hecho a propósito, porque sabían que si se demoraba uno, esa demora de ese uno implicaba el reajuste de costos a los demás. O sea, fue a propósito, parecía manipulada esta situación.*<sup>47</sup>

Efectivamente, CCRC pidió un aumento del precio, que el municipio no le concedió. Pero sí indemnizó a CITA y Artelia por tener que esperar. Desde el inicio, esta constelación habría

<sup>44</sup> <https://www.eluniverso.com/vida-estilo/2016/05/01/nota/5553132/restos-historia-cuenca-se-encuentran-sus-avenidas>

<sup>45</sup> Entrevista con Marco, 20.02.2018

<sup>46</sup> Entrevista con Guzmán, 09.04.2018

<sup>47</sup> Ibid.

condenado el proyecto al fracaso. El consorcio CCRC, débil por la supuesta iliquidez de su principal integrante Euskotren, necesariamente iba a tener retrasos, embarcando a los demás implicados en el proyecto. Para Guzmán, esta fue la principal razón de los problemas en la construcción, más que la mala planificación. Por lo tanto, dice que el nuevo contrato con el consorcio ACTN ya no va a fallar, porque todas las constructoras, incluida CITA, integran el mismo consorcio. Ya no es posible manipular, ni eludir responsabilidades.

Un último aspecto que hay que añadir a este entorno del tranvía es su población. Parece otra vez una evidencia decir que el espacio en el que se introduce el tranvía es poblado por una multitud de personas. Documentos como el estudio de factibilidad del tranvía o el PMEP intentan identificar esta multitud y mostrar que el tranvía les sirve. Pero reducen a la gente a variables e ignoran así ciertas actividades, necesidades, expectativas y miedos de la gente. Además, el discurso idealizado del tranvía no se pudo permitir, al principio, exponer los inconvenientes inevitables de la realización del proyecto. Estos inconvenientes, Guzmán los llama “externalidades”<sup>48</sup>, e incluye problemas de movilidad, de comodidad, y sobre todo de repercusiones negativas en la economía – problemas por los que la población estaría con razón insatisfecha y enojada. Lo cito: “Son externalidades que [las autoridades] no tenían transparentado. Pero claro, si yo [un 'yo' hipotético, Guzmán no formaba parte todavía del proyecto] transparentaba estas externalidades, podía ser que el proyecto se caía”<sup>49</sup>. El director del tranvía usa el término “externalidades” a lo mejor porque se trata de efectos colaterales inesperados, o porque se trata de un ámbito separado artificialmente del ámbito técnico del tranvía, al que el proyecto habría afectado: el ámbito “social”. Tal separación nos recuerda las concepciones excluyentes de la ciudad (Harvey 1989: 2) y coincide con una idea vehementemente combatida por Latour (2005) de que el ámbito social es autónomo y aislable de ámbitos materiales, tecnológicos y científicos. Concordamos con él para ver “lo social” como algo transversal, el ensamblaje de diferentes elementos, humanos y no. Por lo tanto, el tranvía – que reensambla toda la red constituida por espacios, infraestructuras, instituciones, personas, etc. – es intrínsecamente social. Y eso en todas las etapas del proyecto, no solamente en “el antes y después” conceptualizados más en detalle por las autoridades. El mientras, el lapso de la construcción, no tiene que ser olvidado, especialmente si se prolonga. Según Latour, esta etapa incluso es la más “social”, puesto que es entonces cuando se efectúan los mayores cambios, el mayor reensamblaje de las cosas. Las relaciones sociales se reactualizan, y son tanto más sociales porque son percibidas, problemáticas, no mecánicas.

La intervención física en los espacios cotidianos de la gente no podía ser ignorada o integrada simplemente en sus actividades. Había roces, tanto al nivel físico como político. Marco cuenta que

---

<sup>48</sup> Ibid.

<sup>49</sup> Ibid.

discusiones con habitantes era “pan diario”<sup>50</sup> durante la construcción. Los trabajadores fueron insultados y a veces casi llegaba “a los golpes”<sup>51</sup>. Los habitantes no querían que les cerraran sus calles, los accesos a sus viviendas o sus locales comerciales. Obstruían la construcción, creando retrasos en la obra, o al contrario presionaban para que se construyera más rápido. Estas presiones por parte de habitantes han tenido una influencia considerable en el desarrollo de la obra. Los comerciantes del mercado 3 de Noviembre, por ejemplo – “los señores ahí son muy unidos”<sup>52</sup> –, habrían presionado a que se volvieran a abrir sus calles lo más pronto posible al tránsito de coches para poder acceder al mercado. Plegándose a esta exigencia, se abrieron las calles después de 3 o 4 días, un tiempo insuficiente para que el hormigón empleado ahí “agarre la resistencia”<sup>53</sup>. Como consecuencia de esto, las calles se vuelven a dañar y tendrán que ser arregladas pronto. Daniel Orellana reporta otro ejemplo de la presión ciudadana, que supuestamente resultó en la promesa del alcalde Cabrera hacia los comerciantes de la ruta tranviaria de no peatonalizar la ruta. Para calmar el miedo de los comerciantes de perder a clientes motorizados, se habrían abandonado las intenciones de peatonalizar de los estudios urbanísticos y de factibilidad del tranvía.

Algunos interlocutores, otra vez, asocian estos roces entre tranvía y población a una supuesta falta de cultura. La amiga mencionada al inicio, que echaba de menos una “cultura del cuidado” en Cuenca, también se refirió a la interacción con la obra del tranvía. En Nochevieja, se había quejado de familiares que habían quemado sus “viejos” encima de los rieles, a pesar de una prohibición explícita por parte del municipio (los “viejos” son muñecos que se queman tradicionalmente en Nochevieja). El fuego podía afectar la manta anti-vibratoria de caucho de la que los bordes salen por ambos lados de los rieles. Los familiares se habían reído de su seriedad. En el seminario de movilidad sostenible, una intervención del auditorio lamentaba el vandalismo hacia el mobiliario urbano que acompaña el tranvía (básicamente unos postes de plástico, ver anexo 2.3.). Marco argumenta que la falta de “cultura del tranvía”<sup>54</sup> conduce a una inadecuación peligrosa:

*Los usuarios, nosotros cuencanos, no estamos acoplados. Y aún así, nosotros [constructores] colocamos vallas delimitadoras, pero se han chocado camiones, camionetas, autos, se han incrustado a la plataforma tranviaria. Ha habido accidentes de terceras personas, personas comunes [...] que han caído en huecos y se han afectado, se han golpeado la rodilla.*<sup>55</sup>

Cuando funcione el tranvía, el peligro será todavía mayor. Por el sistema APS (la alimentación de

<sup>50</sup> Entrevista con Marco, 20.02.2018

<sup>51</sup> Ibid.

<sup>52</sup> Ibid.

<sup>53</sup> Ibid.

<sup>54</sup> Ibid.

<sup>55</sup> Ibid.

electricidad por el suelo), la gente se podría electrocutar. Al no estar acostumbrada a la circulación del tranvía, la gente podría ser atropellada por él. Sobre todo los vendedores ambulantes, borrachos, indigentes y niños serán vulnerables ante este peligro, según el guardia Pedro. Él trabaja con esta población, que se encuentra concentrada justamente en sitios por los que el tranvía va a pasar: la Feria Libre, 9 de Octubre, Terminal Terrestre, etc. La movilidad imprudente, indisciplinada, por la calle tendrá que acabarse, para que el tranvía pueda funcionar y la gente esté segura. Por lo tanto, entra nuevamente la Guardia Ciudadana en su papel de educadora. Pedro cuenta que se prevé ubicar a guardias a lo largo de la ruta tranviaria, al igual que dentro de las unidades del tranvía, para así asegurar su buen uso y la convivencia pacífica con el nuevo medio de transporte.

Hemos identificado el encuentro con las infraestructuras existentes, con las instituciones, respectivamente las empresas, y con los habitantes como mayores problemas de la construcción del tranvía. Para finalizar este capítulo, procedo a una descripción de los espacios de la construcción. Básicamente se puede distinguir tres estados de la obra: la obra no o apenas empezada, como en el sector de Milchichig; la obra en plena ejecución, como por la Feria Libre y la 9 de Octubre; y la obra acabada o casi acabada, como en las calles Gran Colombia y Mariscal Lamar (ver anexo 2.4.). El primer estado parece ser debido sobre todo a asuntos de expropiación de predios no arreglados todavía. Pero Milchichig se caracteriza también por un pequeño valle, cuyas pendientes imposibilitan el pase del tranvía y que por lo tanto precisan de un puente – lo que según Cardoso (2017: 337) no se habría calculado bien. El tercer estado, el del tramo acabado, no puede ser considerado todavía como el “después” anhelado del proyecto. Convive con los otros estados y contiene en sí mismo fallas todavía, como huecos y roturas, que faltaron por remediar o se produjeron después (ver anexo 2.5.).

El segundo estado es el más problemático. La obra irrumpe en calles con su maquinaria excavando el suelo. Se coloca rejas de metal amarillas alrededor, como menciona Marco, por la seguridad. Sobre todo los habitantes de las mismas calles sufren del ruido y de las vibraciones de las máquinas, del polvo producido, del mal olor que sale de la tubería abierta. De repente, los componentes de un mundo subterráneo e infraestructural surgen a la superficie y a la conciencia (Graham & Thrift 2007: 2-3), exhibiendo lo que la infraestructura fue diseñada a contener. Dos elementos agravan todavía este estado. Por un lado, los constructores han cerrado tramos largos para la construcción, en vez de proceder poco a poco. Este hecho, inexplicable para muchos habitantes – e incluso para ingenieros como Marco –, se ha producido en el centro histórico, donde se ocupó toda la ruta a la vez. Se dividió la ciudad en dos, lo que hasta llevó a ciertos comentadores a comparar la situación con el muro de Berlín<sup>56</sup>. Por otro lado, cuando aparecieron los problemas entre CCRC y el

<sup>56</sup> <https://patomiller.wordpress.com/2017/01/06/tranvia-el-juguete-carro-y-costoso-de-metal/>



municipio, se iban abandonando cada vez más los tramos en plena ejecución, dejando estos espacios durante mucho tiempo con zanjas y rejas, como ha pasado en la 9 de Octubre (ver anexo 2.6.). Así, el espacio de la construcción se ve cambiado radicalmente, lo que tiene consecuencias importantes para la vida en él y en la ciudad en general. Este momento de la construcción, considerado transitorio, ya perdura casi cinco años. En este tiempo, el proyecto tranvía se ha ido convirtiendo en objeto – pero no todavía en tranvía, sino en construcción infuncional, trozos de hormigón, metal y plástico que obstruyen. La subjetividad del proyecto pasó a ser objetividad, porque físicamente presente e ineluctable (Latour 1996: 212).

Los efectos de este objeto también son bastante “objetivos”, porque transversales, como me comentó por ejemplo un veedor. Además, son efectos contrarios a los que se proyecta para el tranvía. Si el tranvía quiere reducir la congestión vehicular, la obra inacabada todavía la aumenta. Como la ruta tranviaria era uno de los trayectos más transitados de Cuenca, su cierre desvía el tráfico y lo amontona más. Como la gente a veces no estaba informada sobre el avance de la obra – o sea, sobre cuáles tramos están cerrados y cuáles han vuelto a abrir, sobre cómo se puede contornear tramos cerrados, cómo evitar el tráfico, etc. –, se generaba desorientación. El espacio antes familiar se transformó en confuso, en laberinto: “Generaba molestias. Es que a veces uno ya está acostumbrado [...] Y [mi esposa] por ejemplo decía 'vamos a tal lado', ya entonces - ¡híjole!, está cerrado. Voy acá, ¡cerrado!, no había ni cómo ingresar a lugares”<sup>57</sup>. En vez de conectar de manera fácil las diferentes partes de la ciudad, como lo promete el tranvía, más bien fragmenta los espacios. La comodidad inclusiva del tranvía encuentra su perfecto contrario en la obra inacabada, reemplazando pavimento por tierra accidentada. La marcha ahí ya no es un procedimiento mecánico de las piernas que permite al resto del cuerpo desarrollar otras actividades (Ingold 2004), sino que se impone a la conciencia. Personas con alguna carga tienen que cuidar su paso para no trastabillar. Ancianos tienen que lidiar con desniveles y huecos, que al llover se llenan de agua. Según Ricardo, comerciante de la ruta tranviaria, la ambulancia ha tenido que acudir repetidas veces por personas que se caían. Otra comerciante incluso contó que un anciano, al descuidar un desnivel, se habría caído y muerto – un relato no confirmado pero que enfatiza la severidad con la que se puede percibir el espacio. También el polvo es sentido como malsano, enfermando a los habitantes. Las rejas reducen el espacio disponible, dando una sensación de opresión. Así, la movilidad es restringida de forma drástica. Muchas personas han preferido por lo tanto abandonar los alrededores de la obra, buscando otros caminos y otros destinos. La obra paralizada es rodeada entonces por calles desiertas en plena ciudad. También conlleva un problema de inseguridad, según moradores, porque el espacio reducido, opaco y abandonado favorece a ladrones. Una última contradicción entre el ideal del tranvía y su estado inacabado, subrayada entre otros por la concejala Carolina

---

<sup>57</sup> Citado de la entrevista con Pedro el 08.01.2018

Martínez, es de orden ecológico: aunque el tranvía represente sostenibilidad ecológica, su construcción ya exigió sacar cientos de árboles de su ruta y replantarlos en las afueras de la ciudad. En fin, todos los ideales del tranvía son invertidos actualmente por la obra: movilidad, comodidad, accesibilidad, seguridad y ecología. En vez de solucionar problemas, se los agravó.

Todo proyecto urbanístico puede ser entendido como “destrucción creativa” (Harvey 2003: 25), pero la fase de destrucción/creación es ontológicamente diferente del objeto acabado, funcional (Latour 1996), y produce “ciudades heridas” (Schneider & Susser 2003). Si Edwards (2003: 185) afirma que el entorno infraestructural es naturalizado por sus habitantes, se puede decir, en el caso de la construcción del tranvía, que la fractura de este entorno es literalmente “naturalizado” también: El vendedor de una tienda en la ruta tranviaria compara la obra a un río que no se puede cruzar. Eduardo equipara el paisaje de la construcción al de un terremoto. Y Leonardo Albarracín, presidente de la Cámara de Transporte, incluso se refiere a los inconvenientes causados por la obra como “de fuerza mayor prácticamente”<sup>58</sup>. Estos términos confieren a la obra una imagen de desastre natural. Pero los problemas de la obra no son naturalizados en el sentido de que se los toma como fatalidad. Al contrario, se produce un discurso similar al que tratamos en este capítulo sobre desorden e irregularidad, pero esta vez ya no dirigido hacia la población, sino hacia las autoridades. La obra, como objeto físico, puede atormentar como catástrofe inevitable, pero a nivel político se busca a responsables. Al ex alcalde Granda a menudo se le acusa de corrupción por iniciar un proyecto sobredimensionado, precipitado y poco transparente. A los concejales se les acusa de irresponsabilidad por aceptar ciegamente el proyecto del ex alcalde. El alcalde actual, Cabrera, muchas veces es representado como incapaz, por agravar los problemas del proyecto en vez de solucionarlos. Al municipio en general se le ve dividido respecto a los propósitos para la ciudad, y se le atribuye lenidad ante los errores cometidos por los contratistas. Y a las empresas contratistas, Ricardo hasta las compara con conquistadores que vienen de Europa a destruir Cuenca y enriquecerse. Muchos ven la clase política como distante de la población y de sus espacios cotidianos. Desde sus escritorios de oficina, no entenderían los problemas de la gente común. Como no caminan por la calle, ni se mueven en transporte público, no perciben el mismo espacio; no viven en la misma ciudad. Por eso cometerían errores, como el de cerrar tramos largos que paralizan grandes partes de la ciudad.

---

<sup>58</sup> Citado de la entrevista con Leonardo Albarracín el 20.12.2017

## **2. Las movilidades**

El tranvía es un medio de transporte que se introduce en una red ya constituida de medios de transporte. Por lo tanto, es necesario observar cómo se piensa y cómo se realiza esta introducción. Pero más allá de considerar los medios de transporte en sí – la red de buses, los coches, la bici y la marcha – hay que analizar las experiencias de movilidad, las prácticas y las ideas que los acompañan (Sheller & Urry 2006; Hermida 2016). Según Ingold (2000), toda percepción del espacio depende del movimiento. La forma de moverse en e interactuar con el espacio genera cierto entendimiento de éste. Así, la perspectiva de la movilidad proporciona una visión más rica del espacio descrito en el capítulo anterior. Empezamos este capítulo con la movilidad dominante, la movilidad motorizada, y más precisamente la del coche privado, y vamos a ver cómo las características de ésta definen el espacio público. Su informalidad se opone a las características del tranvía y la ideología que lo envuelve. Así, en segundo lugar, volvemos al ideal de la sostenibilidad y su correlato material. Finalmente mostraré que, en comparación con el transporte privado, el transporte público se está acercando mucho más al funcionamiento estandarizado del tranvía y lo presagia de alguna forma.

### **2.1. El medio de transporte dominante: el coche**

El paisaje urbano en Cuenca es dominado por vehículos motorizados, especialmente por el coche privado. ¿Cómo se produce esta dominación y qué efectos tiene? Para dar unas cifras, el parque automotor en Cuenca ha crecido de manera dramática en los últimos años, pasando de unos 90.000 vehículos en 2012 a 160.000 en 2013, por ejemplo (GAD Cuenca 2015: 64). Así se van agravando los problemas de congestión y contaminación que el proyecto tranvía quiere contrarrestar. Pero la dominación no empieza ahí, se puede decir que existe a varios niveles. En el seminario sobre movilidad sostenible, los dos profesores que posteriormente iba a consultar, Daniel Orellana y Giovanni Albarracín, mostraron en sus exposiciones cómo los espacios urbanos han sido concedidos al coche a lo largo de las últimas décadas. Ya antes de la explosión del parque automotor, estos espacios fueron reservados al pase del vehículo motorizado: las calles se dividen en calzadas relativamente anchas y veredas estrechas o a veces inexistentes (ver anexo 2.7.); espacios céntricos como los corazones de manzana se convierten en parqueaderos (GAD Cuenca 2015: 124); casi no existen zonas peatonales. Podemos hablar en este caso de una dominación urbanística, infraestructural, porque el espacio construido es moldeado para acoger y priorizar los coches.

Pero los conductores de coche todavía extienden su dominio más allá de sus espacios concedidos.

Invaden por ejemplo los pocos carriles exclusivos para buses que existen en el centro histórico<sup>59</sup>. También se estacionan en lugares prohibidos, como pasos cebra. Evidentemente esto es una generalización, pero según un folleto de la empresa municipal de movilidad (EMOV), estacionar en sitios prohibidos es la infracción más cometida por automovilistas: representa el 25% de todas las infracciones de tránsito registradas. Por eso, entre las diversas campañas que realiza la EMOV, está la campaña “‘Solo un ratito’ también está prohibido”. Carteles de esta campaña se encuentran distribuidos por la calle, y señalan los problemas con fotos de situaciones reales y los mensajes siguientes: “no estacionar en doble fila, no obstaculizar paradas de buses, ni estacionarse en veredas o zonas peatonales; [...] no obstaculizar pasos cebras, no estacionar en línea amarilla y obstruir rampas para personas con discapacidad”<sup>60</sup> (ver anexo 2.8.). Esta campaña, con sus ejemplos concretos, es significativa porque lucha contra otra forma de dominación de los coches: la dominación por las prácticas.

Las prácticas son estrechamente ligadas también a las propiedades intrínsecas del coche. En el coche, uno es rápido, flexible, protegido y aislado de cierta manera del exterior. Si consideramos la relación entre conductor y coche como fusional, se mezclan las propiedades de los dos, la percepción y las ideas del conductor siendo influenciados por el coche mientras el coche es conducido por el conductor (Thrift 2008: 75-88). Así, las propiedades mencionadas del coche pueden darle al automovilista una sensación de seguridad, libertad y superioridad sobre otros grupos móviles. Estaríamos hablando, en este caso, de una dominación por las propiedades del coche. Una experiencia personal lo ilustra bien: Un día estuve caminando con Naty en la calle Tarqui, en el centro histórico. Llegamos a la esquina de la manzana y nos paramos para ver cuándo pudiéramos cruzar la calle transversal. Un coche, llegando de la opuesta dirección al cruce, quiso girar hacia su derecha, pero cambió de opinión en pleno girar y se reintegró a la Tarqui. Esta maniobra torpe primero nos asustó a nosotros, porque el coche casi se subió a la vereda donde estábamos, y después se acercó todavía más a una pareja en moto que lo rebasaba, haciéndole tambalear (ver anexo 1.6.). Solo el conductor del coche no parecía asustado, siguió su camino como si nada. Esta anécdota muestra la superioridad del automovilista, que está relativamente seguro dentro de su coche, mientras pone en peligro a peatones y motociclistas. La jerarquía se traduce en emociones, opone susto a sosiego.

Finalmente, la dominación del coche es política e ideológica. Política, porque según Daniel Orellana por ejemplo, durante mucho tiempo el municipio y la EMOV han favorecido la posición del coche a través de sus obras y sus discursos. Daniel dice acerca del tranvía, que “por primera vez en la historia de Cuenca hay un proyecto de movilidad grande y una inversión fuerte en algo que no

<sup>59</sup> Un anuncio breve en El Mercurio del 11.11.2017 advierte de las sanciones por esta invasión.

<sup>60</sup> <http://www.emov.gob.ec/?q=content/solo-un-ratito-tambi%C3%A9n-est%C3%A1-prohibido%E2%80%9D>

sea [para] el vehículo privado”<sup>61</sup>. Esta priorización por los políticos puede ser vinculada al hecho de que ellos perciben la ciudad desde su perspectiva, sus ideas y su estatus de automovilistas. Más allá de estas razones fenomenológicas, Giovanni Albarracín opina que también “hay un lobby automotor por detrás”<sup>62</sup>. La notoria familia Eljuri, unos de los empresarios más ricos del país con sede en Cuenca, son dueños de varios concesionarios de coches. Un veedor del tranvía calificó a los Eljuri como “dueños de Cuenca”. Al nivel ideológico, el coche domina porque es sinónimo de modernidad, éxito económico y desarrollo social. Así, según Giovanni, se ha creado un “mito”<sup>63</sup> del coche, generalizado también entre no automovilistas. En su exposición en el seminario de movilidad, Daniel presentó una encuesta sobre qué medios de transporte les gustaría coger a los cuencanos si pudieran elegir libremente. Salió que mientras un 36% de los encuestados utiliza el coche en la actualidad, a un 65% le gustaría utilizarlo (ver anexo 1.7.). Esta dominación ideológica nos vuelve a llevar al concepto de violencia simbólica, ejercida por cierta clase social.

Resumiendo, el coche domina al nivel infraestructural, práctico, por sus propiedades, político e ideológico. El último punto sobre la violencia simbólica requiere que lo complementemos con dos variables sociológicas: la clase y el género. Daniel Orellana se basa en las estadísticas del PMEP (GAD Cuenca 2015: 36) para describir el perfil estándar del automovilista como hombre de clase media. Tanto la clase social como el género influyen en la elección del medio de transporte, y el transporte influye en formar o reproducir identidades de clase y de género (Law 1999). Las propiedades del coche y las prácticas del conductor coinciden con cierto ideal masculino y participan en realizarlo de manera performativa (Balkmar 2012; Butler 1988). Además, la ventaja de la velocidad del coche tiene que ser vista como parte de una lógica económica de los conductores, que capitalizan el tiempo ahorrado en coche (Bonham 2006; Harvey 1989). En otras palabras, tiempo es dinero que la clase media gana con sus coches. Es importante tener las variables de clase y género en mente cuando consideramos las desigualdades producidas por la movilidad, por ejemplo en los ámbitos de la salud y de la seguridad. El problema de la contaminación ambiental no es tanto un problema para los automovilistas. Ellos la producen, pero dentro de su coche están a salvo de ella. En cambio, las personas que caminan, van en bici, esperan en las paradas de bus – los buses son los peores contaminadores – o trabajan en la calle, son afectadas totalmente. Ricardo evoca la relación entre rutas de buses y salud de los habitantes, cuando dice “todos los buses se fueron por la [calle] Presidente Córdova, es un lío la Presidente Córdova. ¿No cierto? Toda la gente está andando de nuevo enferma, que tanta contaminación”<sup>64</sup>. Mientras más personas se pueden permitir la comodidad del coche, más perjudican a las personas que no se lo pueden permitir.

<sup>61</sup> Entrevista con Daniel, 27.02.2018

<sup>62</sup> Entrevista con Giovanni, 16.12.2017

<sup>63</sup> Ibid.

<sup>64</sup> Entrevista con Ricardo, 22.11.2017

Lo mismo aplica para la seguridad. Muchos evocan la seguridad como una ventaja de ir en coche por la ciudad. Como hemos visto al inicio del capítulo anterior, algunas partes de la ciudad y ciertas horas del día – mejor dicho, la noche – son comúnmente conocidas como peligrosas. El peligro consiste mayoritariamente en asaltos. El coche ofrece un transporte seguro por estas zonas que, de lo contrario, uno evitaría. Pero la preferencia por la movilidad motorizada puede justamente empeorar el problema de seguridad, porque disminuyen los peatones y se vacían las calles. La calle desierta, donde no hay ojos que vigilan, es más susceptible a la delincuencia (Gehl 2014). Entonces mientras más personas buscan refugio en sus coches, más arriesgan la seguridad de los demás. Esto implica también una cuestión de accesibilidad, el coche permitiendo el acceso a lugares problemáticos, denegándolo a otros. Seguridad y movilidad, por lo general, son muy vinculadas: La velocidad del coche imposibilita el asalto. Pero en cuanto se para el coche, que sea para estacionarse o en un atasco, ya no brinda la misma seguridad. Naty me comentó, por ejemplo, cómo a veces la gente se hace robar su móvil por la ventana abierta del coche mientras espera en un atasco. A veces, cuando iba en coche con ella, me hacía subir la ventana y cerrar la puerta con el botón de cierre manual, por miedo de ser asaltada. El coche estacionado en la calle sin vigilancia puede atraer a ladrones de coches, como a la familia de Naty le ha pasado varias veces, incluso frente a su casa. El vínculo entre seguridad y movilidad también se mantiene para otros grupos móviles y sus espacios. Según las posibilidades de movilidad que ofrece un espacio, puede dar seguridad o poner en peligro al peatón, por ejemplo. Así, los mercados repletos de gente, los caminos por las orillas de los ríos, o los espacios fragmentados por la obra del tranvía favorecen a ladrones, porque restringen la movilidad de la gente.

A continuación, enfoco las prácticas de los automovilistas en Cuenca. Desde luego no las quiero presentar ni como generalizadas entre todos los conductores cuencanos, ni como propias únicamente de los cuencanos. Sin embargo noté, durante mis experiencias de conducción, que existen ciertas normas en Cuenca que difieren de las que yo conozco de Europa, o más precisamente Luxemburgo. Sobre todo al inicio me costó adaptarme a – respectivamente soportar sin estresarme – un estilo de conducción mucho más enérgico, nervioso, de lo que yo conocía. Se conduce rápido, sin hacer favores a nadie. O sea, voluntariamente no se suele ceder el paso. En vías de dos carriles, se puede ocupar el derecho o el izquierdo indiscriminadamente, y se adelanta también por ambos lados. Los cambios del carril a veces son bruscos y a menudo sin indicador de dirección. En vez del indicador, algunos prefieren sacar una mano de la ventana, aparentemente más eficaz. Otra forma de comunicación muy usada es el pito, que adquiere funciones más diversas que la simple queja, que yo conocía. Se pita para avisar cuando uno adelanta, cuando pasa por un cruce, para avisar que el semáforo se puso verde, corregir una mala conducta de otro, apresurarlo, saludar,

agradecer, llamar a alguien para que se acerque, para que dé paso, e incluso para requebrar a mujeres.

Del reducido número de señales de tránsito que existen en la ciudad, no todas son respetadas de la misma manera. Los conductores parecen, por ejemplo, adaptar la velocidad más a las posibilidades de la vía que al límite legal. El respeto de los pasos cebra es más la excepción que la norma. Cuando, como conductor, quería dejar pasar a un peatón por el paso cebra, la reacción era de sorpresa, duda, o simplemente incompreensión por parte del peatón, y pitos nerviosos por parte de conductores detrás. Así, me acostumbré a ignorar los pasos cebra también. El coche solo cede la prioridad ante una señal de stop o el semáforo en rojo. Como el centro histórico consiste en una cuadrícula geométrica, es organizado de manera simple con estos dos dispositivos. Son vías unidireccionales que se alternan; las vías este-oeste son prioritarias, la ausencia de señalización significa que uno puede continuar; las vías norte-sur presentan señales de stop o semáforos en cada esquina (ver anexo 1.8.). El respeto hacia éstos, sin embargo, es más pragmático que mecánico. Si en un cruce hay buena visibilidad – lo que ocurre más bien fuera del centro histórico, en las vías más anchas –, la señal de stop tiende a perder autoridad. El semáforo mantiene más autoridad: Los conductores generalmente esperan aun cuando no hay tráfico. Solo algunos lo ignoran, teniendo la certeza de que no hay peligro, ni control.

Como ya hemos mencionado, los automovilistas tienden a penetrar todos los espacios que lo permiten físicamente, incluido carriles exclusivos de buses, veredas, isletas, parterres (ver anexo 3.5.), zonas peatonales – cuando entrevisté a Ricardo en su tienda en el recién establecido tramo peatonal de la ruta tranviaria, él me hizo notar el coche estacionado enfrente de la tienda. Todo espacio es aprovechado para pasar o estacionarse. En vías anchas, carril doble o doble vía, el borde sirve para pararse. Si se para poco tiempo, el conductor enciende las cuatro luces intermitentes. A veces, si no se baja del coche, deja el motor encendido, lo que le permite arrancar rápidamente en el caso de que se acerquen agentes de tránsito. El estacionamiento al borde de la calle es una práctica muy común que sirve para dejar y recoger de manera eficaz a personas u objetos, hacer una compras rápidas u otros trámites. Así, tiene una función social y económica importante. Pero mientras permite la movilidad de lo que el coche deja y recoge, puede obstruir las moviidades alrededor. En el centro histórico por ejemplo, una vez provoqué una fila de automovilistas enojados por estacionarme en la vía, desactivando uno de los dos carriles. También a peatones este tipo de estacionamiento complica la movilidad, si el coche se sube a la vereda, o si no hay vereda. Por lo tanto, es una práctica tan útil como problemática, y es cada vez menos aceptada, como muestra la campaña “‘Solo un ratito’ también está prohibido” y los controles frecuentes de la EMOV.

Mi descripción de las prácticas automovilísticas en Cuenca puede aparecer ligeramente etnocéntrica, basándola en mi experiencia de europeo. De la comparación con mis propias prácticas, he sacado a grandes rasgos las diferencias que me han impactado de alguna manera. Pero resulta que los mismos habitantes a veces no están tan “acostumbrados” a las prácticas automovilísticas, como para normalizarlas completamente. Así, Pedro, guardia ciudadano que conduce todos los días al trabajo y aplica muchas de las prácticas arriba mencionadas, califica las maneras de conducir como “terribles”. Aunque no sea tan grave como en Guayaquil o Quito, “es terrible, ¡pucha!, porque aquí es el lema que si no te chocas, te chocan. [...] porque salen cuando quieren, frenan, ¡uuii!, falta de señalizaciones, [...] hasta yo tal vez sea multado, pero sí necesitamos un poco más de – como se dice – hacha, para que uno también aprenda a ser un poco más precavido”<sup>65</sup>. Muchos ven el tránsito automotor como desordenado y a los conductores como careciendo de educación o de cultura. En un artículo de prensa, preguntaron al director provincial de la Comisión de Tránsito, Edison Moscoso, cuál era la “cultura al manejar un vehículo” en Cuenca. Su respuesta fue: “creo que todavía nos falta pasar por el kínder, es decir, estamos en cero”<sup>66</sup>. Este comentario equipara “cultura” y “educación”, Moscoso respondiendo en términos de educación a una pregunta sobre cultura. Nos podemos imaginar “cultura”, en este sentido, como una cultura “ciudadana”, civismo, un conjunto de normas, entre las que figuran las leyes de tránsito, que las personas tienen que aprender para ser ciudadanos y hacer buen uso de la ciudad. El mal uso y el no respeto no forman parte de la cultura entonces. Los automovilistas hacen mal uso del espacio, invadiéndolo, desordenándolo, poniendo en peligro a la gente por sus conductas imprudentes, y contaminando. Más allá de la contaminación ambiental, Pedro menciona todavía otros tipos de contaminación por el coche, comunes en Cuenca y que la Guardia ahora sanciona: el botar basura por la ventana y la contaminación acústica por el pito. Otros interlocutores, en cambio, tienen cuidado de no mezclar educación con cultura. Daniel Orellana opina que la educación vial en el país es deficiente, que el proceso de obtención del permiso de conducir es incompleto. Sin inferir de ahí una falta de cultura ciudadana más general, identifica faltas de conocimiento muy puntuales de las leyes de tránsito, como por ejemplo acerca del funcionamiento del paso cebra.

Aunque esto sea cierto, yo no considero las prácticas automovilísticas desde la perspectiva de la carencia, sino como procesos creativos. Estas prácticas emergen de dinámicas culturales y crean cultura, en el sentido de que reinterpretan o contradicen las reglas de tránsito, produciendo un nuevo cuerpo de normas. Las reglas informales de conducir en muchos casos tienen más vigor que las oficiales, como por ejemplo cuando me pitaban porque dejaba pasar a peatones por el paso cebra. En ausencia de los agentes de tránsito, y a veces hasta en su presencia, son los mismos conductores que hacen valer estas reglas y se auto regulan de esta manera. El pito es un instrumento importante

---

<sup>65</sup> Entrevista con Pedro, 08.01.2018

<sup>66</sup> Diario LATE del 17.11.2017



en este proceso. Un diálogo aparentemente nimio resulta revelador de esto: con Naty me estacioné al borde de una calle para esperar a otra persona, con las luces intermitentes y el motor encendido. “¿Por qué no apagas el motor?”, me preguntó Naty. “¿Pero aquí estamos bien? ¿No molestamos?”, pregunté por mi parte. “No, si no te pitan, estás bien”, contestó. Además del pito, los gritos por la ventana abierta son otro medio para hacer respetar las reglas informales. Ilustrativo de esto es un acontecimiento en el que yo no fui conductor, sino pasajero en un taxi. Íbamos en el carril izquierdo de una vía a carril doble, cuando un coche se metió de manera abrupta e imprudente delante del taxi, sin dejar una distancia de seguridad. El conductor estaba hablando por teléfono. El taxista se enojó, se cambió al carril derecho, aceleró mucho y adelantó el coche, gritándole por la ventana abierta “¡deja el teléfono!”. Entonces el taxista no aceptó el uso del teléfono al volante, tal como la ley, pero para hacer valer esta ley rompió otras, a saber, el límite de velocidad y la prohibición de adelantar por la derecha. Hay que cuestionar el discurso del desorden y de la falta de cultura, para ver un orden interno al grupo social de automovilistas, normas propias que en parte integran normas oficiales, en parte las rompen. No se trata de un orden dado, tiene que ser “performado”, es cambiado y roto todo el tiempo. Pero los esfuerzos de los mismos integrantes del orden – los conductores – por mantenerlo atestiguan su existencia.

Entonces para caracterizar esta “cultura automovilística”, hay que hacer hincapié en la flexibilidad y la iniciativa, ambas respecto al uso del espacio y la interpretación de las normas: el coche permite llegar rápido de A a B, el conductor elige la hora y la ruta de su viaje, y las puede cambiar en cualquier momento. Puede parar un rato en el camino, llevar a otras personas, o comunicar con ellas. Mezcla prácticas oficiales e informales de manera creativa, pero también quiere asegurarse que otros conductores respeten ciertas normas. Esta relativa libertad que se da al automovilista, vinculada a las formas de dominación del coche expuestas arriba, lleva a una suerte de “economía liberal del tránsito”, en la que los actores se liberan de restricciones para sacar beneficios privados, en competición entre ellos. La competitividad se nota en la no cesión de espacio, las maniobras de adelantamiento, la reinterpretación de normas por interés personal, y la reprensión a otros por abusar. Es acompañada de mucha agresividad, que se expresa en pitos, movimientos bruscos, insultos y disputas físicas. Una vez, cuando acompañé a un amigo en su coche, otro le robó la preferencia y le obligó a frenar duro. Mi amigo, inmediatamente rabioso, le gritó por la ventana “¡mama verga!” El conductor del otro coche hizo marcha atrás y se paró delante de nosotros con la mirada fija. Cuando mi amigo se desabrochó como para bajarse y pelear, el otro se fue. El rechazo del privilegio del coche por otros grupos móviles también provoca reacciones agresivas, como lo experimentó Eduardo:

*[...] el carro está ocupando toda la vereda, y hay niños que salen de las escuelas y tienen*

*que caminar por la calzada en una vía rápida como ésta, más que es una vía peligrosa, por la intensidad del tráfico, y no me cansaré de seguir llamando al 911. [...] también les digo a los vecinos “esto no está bien”, entonces a uno más bien le amenazan. Es todo lo contrario, ¿no?, el que agrede es el que está infringiendo, en lugar de respetar y decir “sí tiene razón”.*<sup>67</sup>

La agresividad incluso se dirige hacia las autoridades, o sea, los agentes de tránsito y las leyes que representan (ver anexo 3.6.). Todas estas características – libertad, iniciativa, competitividad y agresividad – constituyen el ideal masculino mencionado arriba, en un espacio de movilidad dominado por hombres y que reproduce la desigualdad de género.

## **2.2. El paradigma de la sostenibilidad y del peatón**

Esta “cultura automovilística”, como yo la llamo, según muchos es incompatible con la “cultura del tranvía”<sup>68</sup>, como Marco la llama. Porque esta última consistiría en una movilidad ordenada, respetuosa, segura, y bien coordinada entre diferentes medios de transporte. Se inscribe en un paradigma de la sostenibilidad general de la ciudad. En un entorno urbano donde prevalece la movilidad motorizada, se crea congestión, contaminación y segregación. La visión de la ciudad sostenible se basa en un cambio de los patrones de movilidad, cortando distancias y permitiendo acceso igual a todos. La movilidad, como experiencia social y democrática, debe devolver el espacio a sus habitantes y proporcionar salud y bienestar. Por lo tanto, se hace hincapié también en la participación ciudadana, para involucrar activamente a la gente en los procesos de cambio (GAD Cuenca 2015: 24). Giovanni Albarracín, en su exposición en el seminario de movilidad, vincula el paradigma sostenible al posmodernismo, porque enfoca la subjetividad humana y la comunidad frente a un espacio hasta ahora dominado por ideas fordistas de mecanización y división (Harvey 1998). El coche que aísla a su conductor o sus pasajeros y degrada su experiencia del espacio, es reemplazado por la movilidad suave y el transporte público que permiten redescubrir el cuerpo, la ciudad y la sociedad. Se trata, en un sentido, de ir atrás en el tiempo, a épocas cuando no dominaba el coche, cuando el espacio público era un “espacio de interacción social”, y no solo “espacio de paso”<sup>69</sup>, según Daniel Orellana. Por lo tanto, Giovanni ve el tranvía ante todo como “infraestructura social”<sup>70</sup>, capaz de reunir los espacios y a la gente. Existe así un deseo de regresar a orígenes algo idealizados, parecidos a los que han sido conservados en el patrimonio arquitectural. La ciudad posmoderna fusiona así lo benéfico de diferentes épocas, mezcla conservación – respectivamente restauración – con innovación.

<sup>67</sup> Entrevista con Eduardo, 17.11.2017

<sup>68</sup> Entrevista con Marco, 20.02.2018

<sup>69</sup> Entrevista con Daniel, 19.12.2017

<sup>70</sup> Entrevista con Giovanni, 16.12.2017

El tranvía, para Giovanni, no es un fin en sí, sino un medio potente para realizar la ciudad sostenible: “puede ser fundamental para conseguir esta urbanidad”<sup>71</sup>. Ni tampoco será el único medio necesario, tiene que ser el detonante de otras medidas, como zonas peatonales, un transporte público intermodal e iniciativas ecológicas. Así, el número de coches privados será reducido, los automovilistas transformados en peatones, ciclistas, o pasajeros del transporte público. Este es un gran cambio que, para muchos, se tiene que efectuar primero en la mentalidad de la gente, para que pueda funcionar. “La gente de Cuenca es cómoda”<sup>72</sup>, me explica Diego. Ricardo, Giovanni y un artículo de prensa<sup>73</sup> le dan la razón. Hasta para distancias cortas preferiría ir en coche. Para Ricardo, la prueba de esto está delante de su tienda: desde que su calle es peatonal, está abandonada. La dominación del coche habría convertido a los cuencanos en vagos. El pretexto para no caminar sería el frío, la lluvia o el sol fuerte. Lo mismo ocurre respecto al uso de la bici. Para Giovanni, es absurdo, el clima de Cuenca sería perfecto, digno de su eslogan “ciudad de la eterna primavera”<sup>74</sup>.

Del cambio de mentalidad aparentemente se quiere encargar la EMOV, que ha desarrollado numerosas campañas como la que ya hemos mencionado de “Solo un ratito' también está prohibido”. Estas campañas intentan derrumbar el dominio del coche, imponiéndole sus límites y estableciendo respeto y corresponsabilidad entre los diferentes grupos móviles. El tono de las campañas suele ser muy amigable y contrasta con la severidad de las sanciones por infracciones de tránsito. La campaña “El respeto nos mueve”, difundida en las calles al igual que “Solo un ratito'...”, tiene mensajes como “gracias conductor por dar preferencia al ciclista” y “gracias ciclista por respetar las veredas” (ver anexo 2.9.). La campaña “Cuencanos más humanos” tiene el objetivo de evitar agresiones hacia agentes de tránsito, mostrando que ellos también son seres humanos que hacen su trabajo. Además, la empresa de movilidad realiza eventos públicos de educación vial durante sus “Miércoles de buenas prácticas” y organiza paseos en bicicleta los domingos para motivar a la gente a usar este medio de transporte. Esta última acción, ya más interactiva, se acerca a la idea de “cambio de roles”<sup>75</sup>, destacada por Giovanni, para ver el espacio desde otra perspectiva y entender mejor al ciclista en este caso. La movilidad es una experiencia situada que capta el cuerpo y los sentidos y que, por consiguiente, proporciona técnicas del cuerpo (Law 1999: 580). Pedro, por ejemplo, al que he acompañado muchas veces en coche, domina perfectamente el vehículo y su espacio respectivo – la calzada. Cuando su coche no estaba disponible, se notaba su desorientación al encontrar el camino al trabajo y a la casa, al averiguar la ruta del bus y cogerlo. Y él es consciente de la importancia de las técnicas del cuerpo en movimiento: “al comienzo fue duro,

<sup>71</sup> Ibid.

<sup>72</sup> Entrevista con Diego, 14.11.2017

<sup>73</sup> Patricio Zamora, coordinador regional del Instituto Nacional de Patrimonio Cultural (INPC), citado en un artículo de El Tiempo del 01.12.2017: “la gente es muy cómoda y prefiere no caminar, no le agrada la idea de lo peatonal”.

<sup>74</sup> <http://www.tsaitami.com/Tours2.aspx?id=30>

<sup>75</sup> Entrevista con Giovanni, 16.12.2017

pero ya después [...] uno se acostumbra, el cuerpo se acostumbra a todo”<sup>76</sup>.

Un cambio de mentalidad y un cambio del cuerpo, para transformar automovilistas en peatones: volviendo a Foucault (2002), esta tarea requiere una “disciplina del cuerpo itinerante” (Bonham 2006: 58). La “gubernamentalidad” del PMEP y del proyecto tranvía y los esfuerzos de educación de la EMOV ya no simplemente reducen a la gente en variables, sino individualizan (Rabinow 1984: 22), producen a nuevos sujetos. Tal como la medicina y la psicología han creado cuerpos biológicos y psicológicos, la movilidad sostenible también crea su cuerpo, a través de su discurso y sus dispositivos: Por ejemplo, este cuerpo es susceptible a las configuraciones de los medios de transporte, que o lo incluyen o lo excluyen. Tiene derecho a la movilidad, aunque tenga una discapacidad que se la dificulte. Es afectado también por la contaminación ambiental. Pero le gusta caminar e ir en bicicleta, porque esta movilidad es saludable y práctica. Además, le permite mantener sus vínculos sociales, puesto que es un ser comunitario. Por lo tanto, no le importa gastar más tiempo en su movilidad. También disfruta estéticamente del paseo por el centro histórico y los parques, lugares que ocupa de manera responsable. Evita el coche privado en la medida de lo posible, así que no necesariamente sabe conducir. Está acostumbrado al transporte público, donde a veces se acerca a una distancia íntima de otros cuerpos de manera respetuosa. También en la calle es respetuoso hacia otros sujetos o grupos móviles, y hacia las leyes de tránsito, adoptando una actitud mesurada.

Más allá de campañas educativas, la configuración del espacio es atribuido un papel central en la transformación de la gente. El tranvía no se superpondrá simplemente al espacio existente, sino traerá cambios importantes en su entorno, como la plataforma única. Ésta es un dispositivo urbanístico que funde la calzada con la vereda y disuelve el desnivel. El espacio de la calle parece así más abierto, indefinido. Este diseño se eligió para las calles estrechas del centro histórico. Ahí circulará el tranvía en la misma plataforma que coches y peatones, las vías respectivas siendo separadas solo por líneas y algunas barras. Si los coches tenían carril doble antes, se lo reduce a uno estrecho, se quita franjas de estacionamiento y se limita la velocidad a 20 km/h. En algunos tramos del centro se quita el coche totalmente, creando pequeñas zonas peatonales (ver anexos 1.5.). La idea de esto es de anular la dominación infraestructural por parte del coche sobre otras movilidades. Se le quita espacio y derechos – los derechos de ir más rápido y estacionarse – al coche, y se los concede al peatón. El diseño de la calle también se quiere inclusivo, como el mismo tranvía, porque la supresión de los desniveles permite a grupos menos móviles de desplazarse (ver anexo 2.10.). Las estaciones del tranvía requieren un leve desnivel, pero éste apenas se siente por una subida muy estirada. Así, en teoría, se permite una experiencia cómoda y segura al peatón. Al automovilista se

---

<sup>76</sup> Entrevista con Pedro, 08.01.2018

le dificulta voluntariamente el paso por el carril angosto, para que vaya lenta y prudentemente, eventualmente cediendo la preferencia. Es tan angosto, siguiendo el estándar europeo en el proyecto, que las camionetas más grandes ni caben (hay un número sorprendente de coches grandes y camionetas “Pickup” en Cuenca). La plataforma única es un dispositivo que ya se ve en otras calles más pequeñas de la ciudad y que parece imponerse poco a poco. En el seminario de la movilidad, presentaron un proyecto para aplicarla en dos otras calles principales, transversales al tranvía, la Benigno Malo y la Luis Cordero.

Según Giovanni, la plataforma única es otro elemento posmoderno del tranvía. Siguiendo su metáfora, la movilidad moderna se organiza en tubos: éstos canalizan flujos separados, constantes y unidireccionales, tienen una entrada y una salida, y pueden taponarse. En la ciudad posmoderna, en cambio, prevalece la movilidad tipo esponja: hay superficies de movilidad permeables, de entradas y salidas múltiples, donde se mezclan los flujos. La esponja absorbe y es maleable, auto regulándose de cierta forma<sup>77</sup>. Ambas formas de movilidad están representadas en el proyecto tranvía: En las grandes avenidas fuera del centro, el tranvía circulará por una vía propia, segregada de las otras por una banda de hormigón (ver anexo 2.11.). En el centro histórico, la plataforma única representa esta movilidad posmoderna tipo esponja, elogiada por Giovanni:

*La plataforma única quiere decir que vos convives y vos respetas. Vos respetas al peatón, al ciclista, es decir, a toda esta gente que está permeando, que está caminando por esto. Cuando tú segregas, cada quien se enloquece por su carril. [...] En cambio aquí no. Tú tienes que ser capaz de relacionarte con un diferente. Y ahí está la clave. Yo relacionarme con un igual es fácil. Pero con él que piensa diferente, ya tiene una complejidad. Pero ahí está el éxito. [...] Hacerle funcionar eso necesita de un nivel cultural que con la educación se logrará conseguir, sino no, va a ser difícil.*<sup>78</sup>

Esta observación es muy interesante, porque vincula diferentes formas de movilidad con diferentes modos de pensar y grupos sociales. La configuración del espacio en plataforma única *permitiría* una convivencia más abierta, respetuosa y democrática entre estos grupos. Es importante enfatizar el verbo “permitir”, porque no se trata de una causalidad mecánica a partir del diseño, sino tiene que ser acompañado por un proceso de educación, como señala Giovanni. Antes, comenta Daniel, la EMOV actuaba como guardián de la segregación vial y de la dominación del coche: “todo el mundo a su sitio, la calle es de los vehículos”<sup>79</sup>, los peatones que se atreven a invadirla lo hacen a propio riesgo. Diego me relató un ejemplo muy válido de esto. Hace unos años “iban a hacer una

<sup>77</sup> Ver la presentación de Giovanni en el seminario: [http://www.emov.gob.ec/sites/default/files/Giovanni%20Albarracín%20-%20Diálogo%20entre%20movilidad%20y%20espacio%20público%20SIM\\_opt.pdf](http://www.emov.gob.ec/sites/default/files/Giovanni%20Albarracín%20-%20Diálogo%20entre%20movilidad%20y%20espacio%20público%20SIM_opt.pdf)

<sup>78</sup> Entrevista con Giovanni, 16.12.2017

<sup>79</sup> Entrevista con Daniel, 27.02.2018

penalización para gente que no cruza la calle por las esquinas. Si cruzabas por media calle podía venir un policía, o un agente de tránsito, pedirte tu cédula y hacerte una multa”<sup>80</sup><sup>81</sup>. O sea, la vereda se convertía en tubo del que las únicas entradas y salidas eran las esquinas de manzana, donde se encuentran los pasos cebra y semáforos. Pero esta medida aparentemente nunca caló. El nuevo gerente de la EMOV, según Daniel, tendría por fin otra visión, con su discurso de corresponsabilidad entre diferentes grupos móviles, pero aún manteniendo a cada uno en su espacio asignado.

“El diseño educa”, dijo Alfonso Vélez, ingeniero de movilidad mexicano que se presentó en el seminario de movilidad. Configuraciones espaciales pueden *permitir*, como hemos dicho, pueden obligar a ciertas acciones y prohibir otras, pueden recomendar, desincentivar, guiar, acelerar o desacelerar, informar, dejar opciones o elegir por nosotros, etc. Así, la agencia de estas configuraciones no se puede reducir a un determinismo material causal, sino a una variedad de mensajes e interacciones posibles (Latour 2005). El diseño que “educa” nos hace pensar que la forma material contiene ciertos valores que quiere transmitir a la gente, tal como lo hace la EMOV, la Guardia Ciudadana, o la prensa. La pregunta es, ¿si un diseño es capaz de producir cierto comportamiento moral en una persona, la educa o, al contrario, la desresponsabiliza? Latour (1992) muestra cómo la moralidad es distribuida entre personas y objetos cotidianos. El rompevelocidades en la calzada, por ejemplo, muy común en las vías ecuatorianas, es un dispositivo sencillo y eficaz que hace reducir la velocidad a los automovilistas. Este diseño *obliga* a desacelerar, si uno no quiere dañar su coche, y así le quita al conductor la decisión moral de frenar o no. Al rompevelocidades se le delegó la decisión y la moralidad, tratándose entonces de una moral extrasomática en contraposición a la moral intrasomática, incorporada por el conductor. De la misma manera, el carril estrecho y adoquinado de la plataforma única en Cuenca obliga, o por lo menos reclama, al automovilista desacelerar y, en un segundo momento, sugiere ceder la preferencia. Las interacciones sociales más profundas, esperadas por Giovanni, ya pertenecen a un tercer momento que el diseño en sí solo es capaz de insinuar vagamente. En cambio, al quitar el desnivel de las veredas, le abre la posibilidad de invadir más allá de su carril. Por esta razón, muchos habitantes de Cuenca consideran la plataforma única como peligrosa antes que nada, oponiéndose *de facto* a la ideología posmoderna. “Porque sin veredas, [un automovilista al] que le falta la vista o que está tomado, puede no ver la línea y cruzarla. Si hay vereda, uno tiene cuidado de no acercarse, porque cuida su carro, ¿no cierto?”, me explica un comerciante de la ruta tranviaria.

En comparación, otras vías, tanto en el centro histórico como en las afueras, tienen grandes

<sup>80</sup> Entrevista con Diego, 14.11.2017

<sup>81</sup> Ver esta noticia del 2012 al respecto: [http://www.ecuadorinmediato.com/index.php?module=Noticias&func=news\\_user\\_view&id=172401](http://www.ecuadorinmediato.com/index.php?module=Noticias&func=news_user_view&id=172401)

desniveles que discriminan (Latour 1992: 234) a personas menos móviles, pero ofrecen protección contra los coches (ver anexo 2.12.). Ahí se encuentran franjas de estacionamiento a lo largo de la vereda que, cuando están llenas de coches apretados uno a otro, forman una especie de muro que refuerza todavía la frontera entre vereda y calzada, manteniendo la movilidad segregada tipo tubo. Ahí también se oponen las calzadas anchas a las veredas estrechas, un diseño que, otra vez, *permite* al coche desarrollar las prácticas abusivas descritas arriba. Entonces toda la parte sobre la libertad, la velocidad y la agresividad de los automovilistas puede ser interpretada también desde la perspectiva de lo que les permite el espacio. Y la informalidad de las prácticas automovilísticas también deriva en cierto grado de un espacio informal, donde concurren eventos sociales que distraen, comercio que atrae, perros callejeros que obstaculizan, huecos que hay que esquivar, ausencia de señalización que confunde, etc.

Cuanto más espacio para el coche, más libertad, más iniciativa propia para el conductor, y más responsabilidad también por sus actos. La moralidad se vuelve intrasomática. En cambio la plataforma única, aunque represente la permeabilidad posmoderna, exige un orden más rígido, respeto y una óptima colaboración entre diferentes grupos móviles, para que exista seguridad en su espacio limitado. De hecho, todo el espacio circundante será ordenado más rígidamente por dispositivos “morales”, en el sentido de Latour (1992), especialmente semáforos – el dispositivo con más autoridad, como hemos visto –, contribuyendo a automatizar el funcionamiento del espacio (Thrift & French 2002). Pero mientras no circula el tranvía, el espacio de los rieles queda libre, lo que da lugar a pequeñas luchas por su ocupación. El actor dominante, el coche, lo utiliza a menudo para adelantar, y sobre todo para estacionarse. Esto a pesar de sanciones legales (protección institucional) y bloques de cemento y macetas de plantas ubicados en los rieles (protección por delegados no humanos) para evitar justamente su invasión. Pero también lo ocupan peatones y ciclistas, niños jugando, y vendedores ambulantes (ver anexo 2.13.). Coches que adelantan y niños que juegan – una contradicción que ilustra el carácter ambiguo de este espacio.

Los coches que se estacionan ahí aprovechan de esta fase de transición, antes de que funcione el tranvía, para seguir su costumbre del estacionamiento provisional tipo “solo un ratito”. Porque cuando pase el tranvía, el carril estrecho ya no permitirá ninguna maniobra al coche, el cual tendrá que avanzar por estas calles lenta pero constantemente. Esto me lleva a un comentario adicional sobre los conceptos de permeabilidad y segregación de la movilidad – conceptos que, por cierto, me servirán a lo largo de este trabajo. Hemos considerado hasta ahora la permeabilidad y segregación de los espacios de movilidad, pero es oportuno también ver la permeabilidad y segregación de los medios de transporte en sí. Así, el tranvía podrá pasar por una plataforma permeable, pero el vehículo en sí es muy poco permeable en comparación con el coche. Éste último tiene la capacidad

de parar en cualquier momento y dejar subirse y bajarse a personas, cargar o dejar cosas. Al parar solo unos segundos, puede intercambiar palabras o bienes por la ventana abierta, y hasta con la ventana cerrada mantiene numerosas posibilidades de comunicarse con el exterior. La idea del aislamiento por el coche tiene que ser matizada entonces. Lo cierto es que es más permeable hacia su exterior que el bus y el tranvía. Éstos, por su estructura física más cerrada, sus rutas, horarios y paradas fijas, segregan y estandarizan el transporte.

### **2.3. El desarrollo histórico de los buses**

El transporte público no siempre ha sido tan estandarizado. De hecho, existe un proceso histórico de estandarización progresiva que perdura hasta la actualidad. Este proceso es fruto de negociaciones y conflictos permanentes entre autoridades y transportistas. En Cuenca, el transporte público es asegurado por la Cámara de Transporte de Cuenca (CTC), un ente que agrupa las siete compañías privadas de buses urbanos. Estas compañías suman 475 buses, cada uno de los cuales es propiedad de un miembro de una compañía, quien contrata personalmente a un conductor. Así, todos los propietarios son accionistas, con voz y voto en sus compañías respectivas, eligiendo a sus representantes en la Cámara de Transporte. Dicho sea de paso, una parte de los taxistas se organiza de la misma manera; hay 1200 taxis cuyos propietarios son accionistas en compañías de taxis y contratan a conductores. Estas compañías se agrupan en la Asociación Frente Unido de Taxistas (AFUT). Pero la mayor parte de los taxis en Cuenca, unos 2200, forma parte de cooperativas, que se distinguen de las compañías porque los dueños de los taxis son los mismos conductores, que no pueden contratar a otro conductor ni adquirir otro taxi. Esta organización del transporte me parece notable, porque produce una especie de democracia participativa dentro del ámbito privado – si nos desentendemos de los conductores contratados de manera informal y mal pagados.

Sin embargo, hasta reunirse las siete compañías de buses en la CTC en el año 2000, se hacían la competencia. Cada empresa emergió de manera independiente y paulatina, a partir del año 1958, buscando la demanda para establecer su ruta en cierta parte de la ciudad. Así, algunas rutas eran exclusivas de una compañía, otras compartidas (GAD Cuenca 2015: 135). Se producía lo que Leonardo Albarracín, presidente de la CTC, denomina muy sugestivamente “la guerra del centavo”<sup>82</sup>. No solamente entre compañías competían, sino entre unidades, porque lo que cobraba el bus ganaba su dueño. Por lo tanto los buses se caracterizaban por un estilo de conducción cerril, yendo rápido para recoger el mayor número de pasajeros posible en el menor tiempo. Se los recogía donde se situaban y se los dejaba a menudo donde los pasajeros lo deseaban. Un servicio flexible, “puerta a puerta” (GAD Cuenca 2015: 135). Pero esta flexibilidad significaba incomodidad

<sup>82</sup> Entrevista con Leonardo, 20.12.2017

<sup>83</sup> Existe un documental colombiano de 1985 del mismo nombre: <https://www.youtube.com/watch?v=Am0cDCJypeY>



también, porque no había horarios, ni rutas precisas, ni obviamente paradas fijas. Y sobre todo en el bus los pasajeros iban apretados, colgados en las puertas, aguantando las sacudidas y el agolpamiento. Esta guerra del centavo evidentemente encaja en la “economía liberal del tránsito” que ya hemos atribuido al tránsito de coches. Los buses tenían la libertad de desarrollar prácticas competitivas informales y agresivas. Los taxis, que gozan de las mismas libertades que los coches privados, todavía mantienen elementos de la guerra del centavo, lo que se refleja en su estilo de conducción a menudo bravío – “son los peores” para Naty.

En cambio, a partir de los años 90, el sistema de buses ha cambiado mucho. Por un lado, interviene el municipio en su organización, exigiendo rutas y paradas fijas, para tener un transporte adaptado a las necesidades de una ciudad en crecimiento rápido. Sin embargo, Leonardo resalta que los transportistas han influido de manera decisiva en este proceso: “[...] la distribución de las paradas [...] se coordina directamente con la dirección municipal de tránsito. Es el ente planificador, que de alguna manera pues ellos lo colocan, pero siempre en función de la experiencia, del conocimiento de los transportistas, porque podemos decir que anteriormente trabajamos de una manera empírica [...]”<sup>84</sup>. Los funcionarios municipales, desde su escritorio, tendrían la autoridad, pero se basarían en la experiencia empírica de los transportistas. También hubo cambios interiores a las compañías que permitieron terminar la guerra del centavo. La manera de cobrar jugó un papel central: antes, en cada bus trabajaba un asistente, comúnmente llamado “chulío”, un joven que pasaba por los asientos para cobrar a los pasajeros, y que adicionalmente gritaba el destino del bus por la puerta. Esta ocupación informal fue reemplazada primero por una caja común interna a cada compañía. A partir de ahí, los pasajeros, al subirse, ponían sus monedas en la caja. Los ingresos de la compañía se reunían y se redistribuían de forma igual a todos los miembros. Después, con la creación de la CTC, se implementó la caja común general, fusionando así *de facto* las siete empresas y eliminando cualquier competencia. Entonces el fortalecimiento institucional de los transportistas fue acompañado por un dispositivo material indispensable para llevarlo a la práctica. Los taxistas de la AFUT, por ejemplo, han conocido un fortalecimiento institucional similar, pero el hecho de no haber implementado una caja común todavía debilita su funcionamiento, según el ex presidente de la asociación, Patricio Padilla.

Pero el proceso de regularización de los buses no ha sido siempre tan pacífico como parece en la cita de Leonardo arriba. Algunas decisiones del municipio también fueron percibidas como arbitrarias y graves. En 2007, por ejemplo, se decidió cortar la flota de buses existentes a un número fijo de 475 buses, reduciendo la flota un 32%, sin pagar indemnización. Luego se iba renovando la flota, reemplazando la variedad de buses por un modelo de bus único. Algunas regulaciones

---

<sup>84</sup> Entrevista con Leonardo, 20.12.2017

también provocaron resistencias, como por ejemplo cuando se prohibió durante un tiempo que hubiera pasajeros parados en los buses. Naty me contó como la gente iba parada pese a ello, arrojándose al piso cuando un policía controlaba desde fuera. Pero esta prohibición es otra de las medidas que no sobrevivieron. En cambio hoy, es un secreto a voces que en la obligatoria revisión técnica, los dueños de buses hacen trampas, reduciendo temporalmente las emisiones del bus. Al pasar la revisión, vuelven a sacar el filtro, para que funcione a plena capacidad. Incluso en una entrevista radiofónica, Leonardo admitió esta práctica.

Más allá de estas tácticas de evasión, los últimos meses se han caracterizado por una confrontación abierta entre el municipio y los transportistas. La CTC ha reclamado un alza del pasaje, que desde hace 15 años está congelado en 25 centavos. El municipio ha pedido a cambio del alza 23 reformas, que resumen bien sus deseos de regularización. Hay, por ejemplo, la exigencia de nuevamente reemplazar los buses existentes – la mayoría de los cuales ya ha excedido su vida útil – con buses más modernos, ecológicos y accesibles para personas menos móviles. Además, su diseño tiene que “guardar armonía estética con el modelo del Tranvía de Cuenca”<sup>85</sup>. Todos los buses ofrecerán wifi gratuito. Se exige también la formalización de los conductores, con la alternancia de dos conductores por bus, para que cumplan turnos “conforme a la Ley”<sup>86</sup>. Respecto a la seguridad y el control, se reivindica que todos los buses sean equipados con cámaras de seguridad y conectados por GPS a una plataforma de control, para que las autoridades puedan monitorear el cumplimiento de horarios, rutas, paradas y límites de velocidad. Con la mayoría de las exigencias la CTC está de acuerdo. Solo quiso renegociar los términos de la renovación de la flota, el punto más costoso. Pero Leonardo se mostró a favor de la regularización y el control. De hecho, por iniciativa propia ya se ha ido implementando cámaras de seguridad en todos los buses, conectadas a la central del ECU911, tal como las cámaras en los taxis y en el espacio público.

Estas cámaras son destinadas a la seguridad de los pasajeros, pero también al control de los conductores, como explica Leonardo, “porque vemos ya el comportamiento del conductor, el asunto del trato, el asunto de cómo procede con la unidad, si es que realmente pues es cordial, cumple los horarios, cumple las rutas”<sup>87</sup>. La regularización entonces pasa por el control del conductor. El conductor profesional, tanto del bus como del taxi, incorpora mejor la “cultura automovilística” altamente competitiva, agresiva y masculinizada – es importante notar que todos ellos son hombres: en un bus, nunca he visto conductora, en un taxi máximo tres veces. Ya no existe competencia entre buses como en la guerra del centavo, pero el conductor está sumergido todo el día en el espacio competitivo del coche. Por lo tanto, a su alrededor y sus pasajeros a menudo les aparece como

<sup>85</sup> Exigencia 9 del acuerdo de responsabilidad: <http://www.emov.gob.ec/sites/default/files/a.%20Acuerdo%20de%20Responsabilidad.pdf>

<sup>86</sup> Exigencia 10 del mismo documento.

<sup>87</sup> Entrevista con Leonardo, 20.12.2017

grosero y descuidado. Mirando con Daniel Orellana las estadísticas sobre la percepción del transporte público, que él participó en levantar, me muestra que uno de los aspectos menos satisfactorios para los pasajeros es el trato del conductor<sup>88</sup>. El conductor no solo tiene la tarea de conducir. Es el responsable del funcionamiento y el juez de las interacciones en el bus. Desde que ya no tiene asistente para cobrar, él controla que los pasajeros ponen el monto correcto en la caja. A los ancianos a veces les ayuda, recibiendo las monedas para ponerlas él. A los que quieren hacer trampas, no poniendo dinero o poniendo demasiado poco, a veces los atrapa y les pide cuentas. En cambio, cuando se sube un amigo del conductor, éste puede viajar gratis, quedándose conversando al lado de él. A los demás pasajeros les ordena “¡sigan hasta el fondo!”, sobre todo cuando se está llenando el bus. También los quiere educar, por ejemplo acerca del buen uso del timbre: “¡Solo toque el timbre una vez!”, o “¡Toque el timbre cuando estemos llegando a la parada!” Aunque ya no se pueda negociar la parada con él, puede hacer excepciones, por ejemplo cuando una señora le preguntó si podía bajarse en el semáforo rojo, media manzana antes de la parada. El conductor aceptó, “ya baje rapidito”. Además, la señora se bajó por la puerta delantera, que supuestamente solo es de entrada. En otra ocasión, cuando estaba repleto el bus, una chica pidió al conductor que la dejara bajar por adelante, puesto que no podía pasar hacia atrás. Pero el conductor se atuvo a la regla y la chica perdió su parada. Una vez, una mujer hasta pidió ayuda al conductor por un asiento: “señor, señor”, le llamó desde la mitad del bus. “[La señora] no me deja sentar, tiene sus fundas [=bolsas] en el asiento”. “¿Tiene guagua [=niño]?”, preguntó el conductor, pero no estaba interesado en resolver el conflicto. La señora tozuda no quitó sus bolsas del asiento y la mujer indignada se quedó parada. La situación ilustra el papel de autoridad del conductor que puede ser asumido de diferentes formas. Él cumple con las reglas del bus o hace excepciones, las impone a los pasajeros o se desvincula, puede ayudar, tolerar, aceptar la negociación. Pero también puede rechazar pedidos, dejar a personas afuera, o ignorarlas. A veces, por ejemplo, cuando las personas en las paradas no levantan la mano pronto – gesto necesario para indicar que uno quiere subirse – las deja plantadas. Así, más que un servicio completamente estandarizado, se ven diferentes estilos de manejo del bus dependiendo del conductor. Éste incluso personaliza su bus con decoración – pegatinas, banderas, figuras y mensajes religiosos, etc. – y con el género de música que pone – rock, reguetón, bachata, etc.

Enfoquemos ahora la vida social del bus, más allá del papel que juega en ella el conductor. Siguiendo a Durán (2017: 129), podemos afirmar que el bus “tiene la no grata cualidad de detonar exponencialmente la agitada vida urbana”. Características del espacio urbano en general se reflejan y se intensifican en este espacio reducido, a veces apretado, del bus. Se encuentran diferentes grupos sociales, se ignoran, se toleran, se evitan o se comunican. Problemas de incivismo y

<sup>88</sup> [http://www.cccv.ec/download/20170316\\_EncuestaCCCV2016\(Sitio\).pdf](http://www.cccv.ec/download/20170316_EncuestaCCCV2016(Sitio).pdf)

delincuencia pueden aumentar, como por ejemplo el acoso sexual<sup>89</sup> o el robo. Naty, por ejemplo, me contó cómo hace poco presencié un intento de robo de una chica hacia otra. Cuando vio que la una metía la mano en el bolso de la otra, Naty se animó y dijo: “A ver, ¿qué le mete la mano en la cartera usted?” La ladrona escapó impune, amenazándola en la oreja a Naty. Solo unos días antes, a una amiga alemana le habían robado su billetera en el bus. El hecho de que es alemana alude a otro aspecto social, el de la mirada discriminatoria (Delgado 2007), que en este caso sirvió a elegir la víctima del robo.

Pero el bus no produce simplemente la intensificación de la vida urbana, ni retiene solo sus peores facetas. La configuración física particular del bus produce prácticas propias de los pasajeros. La interacción con las propiedades materiales genera ciertas dinámicas, y por lo tanto, el proceso de regularización del transporte también incide en cambios de estas prácticas. La configuración del pago del pasaje, por ejemplo, es un elemento central de la sociabilidad en el bus. Se eliminó la interacción con el “chulío”, que informaba sobre el destino del bus, invitaba a subirse, molestaba a veces por presionar o insistir mucho, cobraba cuando los pasajeros ya se habían acomodado, y daba el cambio. Ahora la interacción se efectúa con la caja al lado del conductor. Esta solo emite sonidos, reconociendo el monto de 25 centavos con una señal afirmativa, y descalificando con señal negativa los montos más pequeños – discriminando así a personas de la tercera edad o con discapacidad, que pagan la tarifa preferencial de 12 centavos. A menudo, sin embargo, la caja no emite ningún sonido, o se equivoca, por lo que pocos parecen realmente hacerle caso todavía. Se trata entonces de un delegado no humano que no cumplió su promesa de ser más fiable que el humano al que delegó (Latour 1992). Así, da lugar a ciertas prácticas de evasión del pago. Pero sobre todo, como ni la caja ni el conductor dan el cambio, genera intercambios corrientes entre pasajeros. Porque son muchos los que no tienen el dinero exacto. Avisan entonces al conductor que van a poner una moneda de 50c o de 1\$, y se quedan esperando al lado de él, preguntando a los pasajeros que se suben “¿tiene 25?”, para recibirlo ellos en vez de la caja. Así se crean interacciones que califico de “pequeños gestos de solidaridad cotidiana”, que se complican cuando por ejemplo, en vez de recibir los 25c que le faltaban, uno recibe la tarifa preferencial de 12c, o cuando hay varias personas esperando el cambio, y una le dice a la otra: “Por favor a mí, que ya me bajo pronto”. Otro elemento que complica es el nuevo sistema de pago por tarjeta magnética, que por ahora coexiste con la caja, pero que lo va a sustituir definitivamente desde el mes de mayo (estoy escribiendo esta parte en abril). Una parte de los pasajeros ya paga con tarjeta, un sistema mucho más fiable que la caja y que resuelve el problema del cambio, excluyendo a sus usuarios de estos intercambios de monedas. De hecho, a la pregunta “¿tiene 25?”, muchos de ellos ya ni responden. La tarjeta habla por sí misma, y

---

<sup>89</sup> En un artículo de El Mercurio del 01.09.2017 dice: “[...] en el año 2015 hicieron una encuesta a 514 mujeres. El 60% de ellas dijo haber sido víctima de algún tipo de violencia dentro del transporte público principalmente el acercamiento intimidante y la presión de genitales sobre el cuerpo”.

como sostiene Latour (1992: 240), la mecanización elimina las palabras. El intercambio entre humanos sobra. Además, con las nuevas tarjetas se puede decir que se institucionaliza la mirada discriminatoria, mencionada arriba, porque diferentes grupos sociales son marcados por su color de la tarjeta respectivo: la tarjeta normal es roja, para personas de la tercera edad o con discapacidad es amarilla, la tarjeta azul es para estudiantes y la gris para turistas<sup>90</sup>.

Pero los intercambios de monedas no son los únicos “pequeños gestos de solidaridad cotidiana”. Se ayuda a los ancianos a pagar, a cerrar la ventana, a bajarse del bus – nuevamente interacciones que se generan por las propiedades físicas del bus, un medio considerado hostil hacia personas menos móviles por su falta de ergonomía y el estilo de conducción del conductor (GAD Cuenca 2015: 26). Se sostiene a niños que trastabillan, se grita “¡la puerta!” para que el conductor abra la puerta trasera a otro que quiere bajarse, o se le pide que espere en una parada a una persona que llega corriendo. Se puede proteger del robo a alguien, como lo hizo Naty. Y sobre todo, se deja el asiento a ancianos y padres con niños. No quiero generalizar ni idealizar estas prácticas solidarias, pero algunos viajes en bus me han hecho sentir la calidez humana reflejada en la suma de estos detalles. Esta solidaridad no es el producto mecánico del civismo oficial, cuyos letreros reservan por ejemplo las primeras filas de asientos a personas menos móviles, porque en la práctica no importa cuáles asientos se cede. Sin embargo, es interesante considerar los mensajes de este civismo oficial, producidos, como siempre, por la EMOV (ver anexo 2.14). Estos mensajes apuntan prácticas muy precisas tanto como actitudes generales: “Yo colaboro con el orden y la seguridad de los demás pasajeros en el bus”; “Yo no arrojo desechos dentro o fuera del bus”; “Yo respeto al conductor y a los demás usuarios del bus”; “Yo uso adecuadamente el timbre para anunciar mi parada”; etc.

Todos estos elementos – el desarrollo institucional y material del transporte público, el papel del conductor y la vida social en el bus – son relevantes para nuestro análisis de las movilidades en general, y la introducción del tranvía en particular. El desarrollo histórico del bus sigue la misma lógica en la que se inscribe el tranvía. Representa el deseo de las autoridades de modernizar, regularizar y controlar la movilidad. Pero este deseo se expresa a un nuevo nivel en el momento en que pasa de medidas institucionales, como la creciente regularización del sistema de buses, a la medida infraestructural del tranvía. El tranvía constituye el ideal al que se quiere llevar los buses: una tecnología moderna, ecológica, un diseño elegante que favorece la imagen de la ciudad, una movilidad inclusiva, cómoda, ordenada y controlada. En este sentido, el tranvía es la culminación lógica de este proceso. La infraestructura lo inscribe mucho más durablemente en el espacio construido de la ciudad que lo hubieran podido hacer reformas institucionales o cambios materiales menores. Una vez empezada la construcción, ya queda muy poco lugar a negociar. Esta es la

---

<sup>90</sup> Noticia que presenta las tarjetas: [https://www.youtube.com/watch?v=\\_ecrO9-w1is](https://www.youtube.com/watch?v=_ecrO9-w1is)

diferencia entre el proceso de los buses, que como hemos visto se basa en largas negociaciones, y el proceso del tranvía. El proyecto tranvía y el PMEP prevén un sistema de transporte intermodal que integra tranvía, buses, bicis y zonas peatonales de forma armónica y lógica. Esta visión omite la relación de por sí antagónica entre municipio y transportistas, y el conflicto de intereses que implica el proyecto tranvía en particular. Porque el tranvía va a ocupar una de las rutas más importantes de la ciudad, y le quita necesariamente centralidad al sistema de buses. Para estimular el uso del tranvía, posiblemente ni entrarán buses al centro histórico. El papel de los buses será meramente de alimentadores del tranvía. Por consiguiente, el tranvía quita trabajo y dinero a los transportistas. Éstos, según Leonardo Albarracín, ya estarían pensando en desplazar sus actividades hacia las afueras, donde el servicio de buses todavía es deficiente. También los taxis perderán clientes, y a Patricio Padilla ya le habrían advertido que la flota de taxis tendría que reducirse de unas 600 unidades. El sistema de transporte integrado del futuro, que sí necesitará nuevamente la negociación entre municipio y transportistas, no ha sido entablado todavía, por lo menos cuando conversé con Leonardo en diciembre. Un hecho que muestra la desorganización del municipio. Ni se trabajó conjuntamente para encontrar soluciones temporales a los inconvenientes de la obra del tranvía. Por eso hubo conductores de buses desorientados y desinformados, tanteando rutas posibles, dando media vuelta en calles cerradas, encerrándose en los atascos y haciendo perder la paciencia a los pasajeros. El sistema de buses, que el municipio se esforzó tanto en ordenar, quedó más caótico que antes.

Entonces aunque el tranvía puede ser visto como la culminación lógica de la regularización de la movilidad, representa una imposición, por su arbitrariedad y la expulsión de otros actores del transporte fuera del centro de la ciudad. Estos términos iluminan otro deseo de las autoridades: la centralización. A pesar del discurso del PMEP, según el cual se quiere descentralizar la ciudad para crear barrios autónomos y movilidad suave, la idea del sistema integrado de transporte, con el tranvía como columna vertebral, es altamente centralizadora y jerárquica. El tranvía marca el centro y es alimentado por los demás medios de transporte. Incluso necesita la afluencia masiva para ser viable. Entonces el tranvía conlleva una contradicción ideológica: entre el modernismo de una ciudad estandarizada, centralizada y coherente por un lado, y el posmodernismo de una ciudad cultural e históricamente heterogénea por otro lado. La imposición del tranvía – un proyecto público – obliga a los demás actores del transporte – privados ellos – a adecuarse, o aceptar ser adecuados según la visión del municipio. Entonces más allá de una centralización espacial, también existe una centralización de la toma de decisión y del control sobre la movilidad. Como hemos visto, la EMOV asimismo exige un monitoreo centralizado de todos los buses. La centralización ya se había emprendido antes del proyecto tranvía, con una medida infraestructural menos complicada: la construcción de dos estaciones de transferencia para los buses urbanos, una en el Terminal Terrestre,

otra en la Feria Libre. En noviembre de 2013 han abierto estas estaciones y han obligado a los transportistas a dividir sus líneas de buses: en líneas periféricas que desde las afueras alimentan las estaciones, y líneas céntricas que desde las estaciones pasan por el centro histórico. Este ya fue el primer paso hacia el transporte integrado y centralizado. Para Jaime Guzmán, el paso del tranvía que sustituirá las líneas de bus céntricas, sin embargo, fue precipitado: “me pareció que había un salto, dejando un vacío en la mitad. [...] El BRT – Bus Rapid Transit – estaba construyéndose, y ya se construyeron dos estaciones muy importantes de transferencia, y que ahora van a quedar deshabilitadas con el tranvía, por ejemplo. Y a medio camino, mientras se estaba construyendo el BRT, se sobrepuso la situación del tranvía”<sup>91</sup>. Nuevamente se manifiesta el aspecto impositivo del tranvía, esta vez por su realización precipitada, saltándose las etapas del desarrollo del transporte.

Un último punto tiene que ser hecho sobre la vida social, las prácticas y los cuerpos en el transporte. A lo largo de este capítulo hemos analizado a diferentes actores móviles, empezando por los automovilistas. Estos se caracterizan por sus prácticas informales, flexibles, competitivas e indisciplinadas. La tendencia del tranvía y del PMEP es que hay que disciplinar el tránsito automotor, y convertir a tantos conductores como sea posible en pasajeros del transporte público. Como hemos insinuado en esta parte sobre el bus, la estandarización de la movilidad estandariza, automatiza, también a los cuerpos móviles. El buen funcionamiento y el confort del transporte ahorra las palabras y la ayuda. Como Sennett (1997: 360) ya anotó para el desarrollo tecnológico del transporte en el siglo XIX “[c]uanto más cómodo se encontraba el cuerpo en movimiento, tanto más se aislaba socialmente, viajando solo y en silencio”. En el bus, la estandarización seguirá parcial mientras haya un conductor que toma decisiones propias acerca de la administración de su unidad, y que conduce de manera competitiva en un espacio competitivo. El tranvía, como infraestructura completamente nueva, es estandarizado por definición, tanto en su diseño como en su funcionamiento. Restringirá las maniobras posibles a un absoluto mínimo para su conductor. Tiene su ruta y sus paradas ya predeterminadas. Además, disciplinará el espacio y la movilidad circundante a través de extensiones infraestructurales y control institucional. Los usuarios del tranvía sustituirán la flexibilidad del coche y la irregularidad del bus con la “comunidad de práctica” (Star 1999: 381) que incorpora los automatismos de la infraestructura.

---

<sup>91</sup> Entrevista con Jaime Guzmán, 09.04.2018

### 3. El comercio

El espacio por donde pasará el tranvía es eminentemente comercial. Por lo tanto, un análisis del tranvía no puede marginar las dinámicas comerciales que existen y cómo éstas entran en relación con la obra del tranvía, cómo se proyectan en un futuro con tranvía. Para empezar, examinaremos más en detalle cómo están relacionados el espacio y la movilidad con el comercio. Veremos que hay una tendencia hacia la división de movilidad y comercio. Luego evoco el daño que la obra del tranvía está causando en el comercio actualmente, y las transformaciones profundas que puede provocar en el futuro. En tercer lugar, presentaré las maneras en las que los ciudadanos, y particularmente los comerciantes afectados, se organizan para defenderse o participar de alguna forma en el proceso del tranvía.

#### 3.1. Espacio, movilidad y comercio

El centro histórico de Cuenca, además de albergar las instituciones públicas y estatales más importantes, se caracteriza por el pequeño y mediano comercio, el comercio ambulante y varios de los mercados más importantes de la ciudad. Esta actividad comercial de clase media y baja se integra en un espacio construido patrimonial e invierte algunos de los usos originales de su arquitectura. Las casas coloniales privadas a menudo tienen fachadas cerradas, sin ventanas o pórticos, que marcan una frontera estricta entre espacio público y privado, y que servían a la élite colonial para vigilar el espacio público sin ser visto, protegiendo su privacidad en sus habitaciones y patios interiores (Jamieson 2003: 172). Hoy, gran parte de la élite cuencana está asentada en barrios modernos fuera del centro histórico (Klaufus 2009: 64), y las fachadas de la antigua élite fueron abiertas por los locales comerciales que se instalaron (ver anexo 2.15.). Así podemos decir que la ideología individualista, capitalista y disciplinaria, incorporada en la arquitectura patrimonial, fue desviada por sus nuevos habitantes (una observación simétrica e inversa a la de Humphrey [2005] respecto al desvío de residencias soviéticas hacia usos más individualistas). Además, la patrimonialización y el turismo han invertido la mirada que, por consiguiente, está dirigida justamente hacia estas fachadas pensadas para esconder. El comercio y el turismo han aflojado la barrera entre las esferas pública y privada, creando fachadas más abiertas (Gehl 2014). En Cuenca, el centro histórico no ha vivido una degradación como consecuencia del abandono de la clase alta, como ha ocurrido en muchas ciudades latinoamericanas (Low 2005). Esto nuevamente es debido a la vitalidad del comercio y a las políticas patrimoniales, aunque las autoridades a veces tengan dificultades para cumplir con la conservación del patrimonio arquitectural, y que por lo tanto hay varios edificios en mal estado. Fuera del centro histórico, el comercio se concentra sobre todo en las arterias principales y en los centros comerciales, los “malls”. También la Avenida de las Américas y



la Avenida España, las extremidades de la ruta tranviaria, son arterias comerciales: la primera por el mercado más grande de la ciudad, la Feria Libre, y por negocios de comida y de repuestos; la segunda especializada en la venta de coches, aparte de encontrarse allí el Terminal Terrestre y el aeropuerto.

¿Y de qué maneras el comercio está relacionado con la movilidad? Primeramente, si las arterias principales de la ciudad son las más comerciales, aparte del centro histórico, es porque la movilidad masiva en estas vías atrae el comercio. Esto también muestra la relativa movilidad de los mismos comerciantes que migran y se establecen en las zonas más dinámicas. Así, proyectos urbanísticos exitosos, como la renovación y ampliación de la Avenida Ordóñez Lasso – una arteria principal y entrada oeste a la ciudad – tienen como efecto la dinamización económica de la zona (ver anexo 3.7.). Lo mismo es cierto al revés: las zonas comerciales atraen la movilidad, como lo hace por ejemplo el Mall del Río, en la circunvalación sur de Cuenca. Centros comerciales como éste habrían alterado profundamente las formas de movilidad tradicionales de la ciudad:

*Cuando yo era niño, en el barrio se iba a comprar todo, no había que irse a ninguna parte. Muy ocasionalmente se iba uno al mercado. [...] Eso ha cambiado, ahora hay que hacer viajes largos a grandes malles, que es una copia de un sistema ni siquiera adecuado para nosotros, pero que desgraciadamente así lo hicimos, porque son las presiones que ejerce el mercado. [...] un mall polarizado que genera una enorme cantidad de viajes, ¿no cierto?, para ir a comprar allí. Grandes estacionamientos, que nos hacen perder esta posibilidad de convivencia de la gente, de compartir de la vecindad, ya nos vamos alejando cada vez más. Entonces eso es un problema, y realmente eso quería [el PMEPE], rescatar un poco esta condición.<sup>92</sup>*

Pero hay más vínculos entre comercio y movilidad, por ejemplo si consideramos el comercio ambulante. Esta ocupación informal es muy importante en Cuenca y está en aumento. Los vendedores ambulantes se mueven a pie, vendiendo sus productos desde canastas, carretillas u otros soportes movibles. Otros se mueven en vehículos a pedales, y unos pocos venden desde la superficie de carga de su camioneta. Así, constituyen un grupo móvil que comparte espacio e intercambia sus productos con otros grupos móviles, como peatones y automovilistas. Su movilidad les permite situarse en lugares estratégicos, como plazas, veredas anchas y semáforos. En los semáforos, los automovilistas parados se convierten en clientela potencial, con la que se puede intercambiar por la ventana (ver anexo 2.16.). Antes, los pasajeros de los buses también representaban destinatarios fáciles, porque inmovilizados en el medio de transporte. Los vendedores

---

<sup>92</sup> Entrevista con Jaime Guzmán, 09.04.2018

se subían, a menudo con un discurso sobre detalles del producto o sobre su situación personal difícil, distribuyendo “sin compromiso” el producto a los pasajeros para luego recoger o venderlo.

Esta práctica está prohibida desde septiembre del año pasado<sup>93</sup>. Porque aunque el vínculo entre comercio ambulante y movilidad es esencial, a menudo se vuelve problemático. Al ocupar espacios de movilidad, pueden participar a la congestión y obstaculizar la movilidad: “Por ejemplo, si está una señora – qué sé yo – vendiendo con una carreta en la vereda, [...] muchas veces ha habido hasta accidentes, porque son carretas grandes. Si están en las veredas pequeñas, entonces la gente, o los niños, ¿qué tienen que hacer? Botarse a la calle para poder pasar este obstáculo que es la venta”<sup>94</sup>. La venta ambulante también puede ser percibida como desagradable, uno de los argumentos usados para justificar su prohibición en los buses. Al conducir coche, también he experimentado la insistencia de algunos vendedores. Un caso extremo son los “limpiaparabrisas”, hombres jóvenes, generalmente de la región costa, que ofrecen limpiar las ventanas de los coches en los semáforos. Pero se caracterizan por una actitud agresiva. Si los ocupantes del coche no rehúsan encarecidamente, el “limpiaparabrisas” hace su trabajo. Cada vez que llegábamos a un semáforo con “limpiaparabrisas”, Naty me decía que cerrara la ventana. Una vez, cuando moví la cabeza para rechazar la limpieza, el chico se acercó a mi ventana cerrada y dijo “bonito carro, tendrá cuidado”. A otros aparentemente no los dejan ir sin más. A veces limpian las ventanas sin permiso, y si el conductor no paga, le dejan los limpiaparabrisas (los dispositivos) alzados y la espuma en la ventana. Otros cuentan que incluso pueden dañar el coche o robar. Así Pedro, en su trabajo de guardia ciudadano, ha tenido varios enfrentamientos con “limpiaparabrisas”, entre otro porque habían robado a un automovilista por la ventana.

La misión principal de la Guardia Ciudadana es de controlar el comercio ambulante. Los guardias están muy presentes en los espacios públicos del centro histórico y otras zonas comerciales, para contrarrestar los “mal usos” de los vendedores ambulantes. A los vendedores que llaman la atención, se les pide su permiso. Éstos, según Pedro, no son caros ni difíciles de conseguir del municipio, y permiten regularizar la actividad del vendedor. El vendedor solo indica qué producto quiere vender en qué lugar, y el permiso le atribuye este producto, este lugar, un horario y unas normas de higiene, como llevar mandil y guantes, y mantener limpio el sitio. Si no se le concede permiso, sería por una buena razón, por ejemplo que el producto no es adecuado o que ya se vende en el mismo lugar. Que muchos vendedores no solicitan permiso, para Pedro es incomprensible. Parece que simplemente “no les da la gana” y prefieren el “alborote”<sup>95</sup> – “no les da la gana” como a los campesinos peruanos que no pueden argumentar en los mismos términos que los ingenieros por

<sup>93</sup> <https://www.eltiempo.com.ec/noticias/cuenca/2/420180/vendedores-ambulantes-sin-acceso-a-buses-urbanos>

<sup>94</sup> Entrevista con Pedro, 08.01.2018

<sup>95</sup> Ibid.

qué no quieren vender su terreno (Harvey & Knox 2015: 175-178). Desestimados por la lógica dominante, solo les queda el rechazo “caprichoso”. A los vendedores que no poseen permiso, se les obliga a circular para no molestar el tránsito. Reaparece su vínculo con la movilidad, pero esta vez es una movilidad forzada. La Guardia también se caracteriza por la movilidad. Van a pie, en bicicleta, moto o coche, lo que les permite ser este “ente de proximidad” que proclaman y tener mayor control sobre el espacio. Así se dedican a jugar al gato y al ratón, o para emplear una metáfora más fuerte, libran una guerra permanente por el espacio. Generalmente los enfrentamientos son verbales, pero a veces se transforman en aporreo desde ambos lados<sup>96</sup>. En esta guerra, los ambulantes pueden ser vistos como guerrilleros, en clara desventaja institucional y material, sin terreno propio, pero utilizando el espacio de manera clandestina y estratégica.

En muchos sentidos, los vendedores ambulantes son comparables a los automovilistas. Los dos se caracterizan por la flexibilidad y la informalidad. Ocupan el espacio de manera estratégica para sacar un beneficio personal. Aunque esto les lleva a actitudes competitivas, producen formas de auto organización – en el caso de los vendedores existen diversas asociaciones. Están en conflicto permanente con las autoridades y otros sectores de la población, quienes les consideran agresivos e invasivos.

*[...] tienes los dos extremos [...] ya no de apropiación sino incluso de invasión del espacio público, ¿no cierto? [...] las vendedoras de las verduras en las aceras, o en la Feria Libre donde están invadidas yo creo que cuatro hectáreas por comercio informal. Esta es una bomba de tiempo eso. [...] Pero también, en el otro extremo, la invasión de los dueños de vehículos, ¿no cierto? De decir como “yo, como tengo mi carro, tengo el derecho de ocupar la vía [...] a la hora que quiera, de la forma que quiera. Y si es que me tocan ese derecho, el mundo se cae”.<sup>97</sup>*

Dos extremos: la invasión de la clase baja y la invasión de la clase media alta. A veces estos extremos compiten por el espacio – como en el espacio de los rieles en la plataforma única – y a veces conviven como vendedores y compradores. La flexibilidad de los vendedores ambulantes reside también en sus productos. Venden de todo, adaptándose al clima (venden paraguas cuando llueve), la temporada del año (regalos de niños en navidad) y el lugar (comidas al lado de bares). Pero su flexibilidad también es su vulnerabilidad. Están expuestos al tiempo – que en Cuenca es muy inestable, con un sol fuerte que se alterna con aguaceros y frío –, carecen de condiciones laborales dignas e infraestructuras. En el caso del coche, la flexibilidad también se convierte en

<sup>96</sup> <https://www.metroecuador.com.ec/ec/noticias/2018/05/03/agresiones-a-guardias-ciudadanos-aun-continuan-en-cuenca.html>

<sup>97</sup> Entrevista con Daniel, 27.02.2018

debilidad, cuando se enfrenta con una intervención infraestructural en el espacio, como lo es el tranvía. La infraestructura se impone, se integra en el espacio, y el coche, tal como el bus y el taxi, tienen que ceder. La imposición del tranvía, en este sentido, se traduce en la fijeza de la infraestructura, en contraposición a la flexibilidad de los medios de transporte más “suelos”. Y es interesante observar que, de la misma manera que intervenciones infraestructurales como el tranvía quieren contener la movilidad, existen intervenciones infraestructurales para contener el comercio ambulante. Se trata en este caso de las llamadas “plataformas itinerantes”, nuevos espacios para conformar mercados con vendedores ambulantes. Ya existen dos plataformas itinerantes en barrios periféricos de Cuenca, que ofrecen una infraestructura propia a los ambulantes, pero que a través de esto los han desplazado e inmovilizado en un espacio separado (ver anexo 2.17.).

Este punto me lleva nuevamente a los conceptos de permeabilidad y segregación. Como ya hemos visto, el hecho de imposibilitar el estacionamiento breve, al borde de la calle, a los coches, tiene un impacto en las dinámicas comerciales, puesto que esta práctica sirve muchas veces para comprar algo. De esta manera se corta a los automovilistas el acceso rápido a locales comerciales – un acceso que antes representaba su privilegio. Se quita flexibilidad al automovilista y se produce una barrera entre el espacio de movilidad y el espacio comercial. Los automovilistas ya no pueden “permear” el comercio como antes. Las medidas contra el comercio ambulante tienen un efecto complementario e inverso: se impide a los vendedores “permear” el espacio de la movilidad, prohibiéndoles el acceso al bus o quitándolos de la vereda. Así se disuelve este vínculo entre movilidad y comercio, estableciendo espacios particulares para cada actividad. Es el mismo esfuerzo que observa Bonham (2006) para reducir la calle a su única función legítima y oficial, que es el transporte. Un transporte tal vez amigable e inclusivo, pero eficiente y constante. El comercio se limita a las tiendas y los mercados, espacios bien delimitados y propios a la función comercial. Los locales comerciales son liberados del cerco de vendedores ambulantes, que constituían una “competencia desleal”. Pero no todo el espacio público es para circular, las plazas y los parques son destinados a la recreación, al ocio, y al turismo. Aunque estas actividades, sobre todo el turismo, son en parte comerciales también, se trata de mantener a distancia a vendedores ambulantes, para ofrecer un comercio formal y una imagen de calidad de la ciudad (Low 2005; Janoschka & Sequera 2014)<sup>98</sup>. Sin embargo, este ordenamiento por segregación todavía no se ha logrado por diversas razones; entre ellas sin duda la demora del tranvía y el caos producido por él, la indeterminación de las autoridades, y la resistencia de ambulantes y automovilistas.

---

<sup>98</sup> Ver la ordenanza de 2003 para regular el comercio ambulatorio: <http://www.cuenca.gov.ec/?q=node/8886>

### 3.2. La afectación del tranvía

En todo caso, el comercio siempre dependerá de algún tipo de movilidad para producir el intercambio. Entonces necesariamente, la obra del tranvía tiene un impacto importante en el comercio, obstaculizando la movilidad. Se cierran las calles del tranvía al tránsito, se excava el suelo, se erige barreras y rejas. Los primeros afectados de la obra son los habitantes de estas mismas calles, y como hemos visto en la parte anterior, se trata de calles comerciales. A estos habitantes, comerciantes y trabajadores, se les quita el espacio público inmediato, sobre todo en las calles estrechas del centro histórico. En tiempos de construcción, se les deja un pasillo estrecho para entrar y salir, como describe Ricardo: “dejaban un espacio, si no estoy mal, de metro y medio, de casa a las vallas que ponían ellos. Entonces era muy complicado, si venía gente teníamos que hacernos al lado o ver casas que estén abiertas para poder entrar para que pase la gente. Y había gente que venía con mercadería o con cosas, saliendo por allí, hay que retroceder”<sup>99</sup>. Un espacio incómodo y congestionado, que además expone a los presentes al polvo, el ruido, los olores y las vibraciones de la construcción – la obra se presenta como ataque ineluctable para todos los sentidos. En los medios de comunicación, discursos políticos y el lenguaje cotidiano, se ha llegado a llamar “frentistas” a estos primeros afectados del tranvía, y sobre todo a los comerciantes. Porque los comerciantes ocupan las plantas bajas – así que conviven más directamente con la obra –, están ahí durante todo el día y su sustento depende de su comercio. Las fachadas abiertas de sus negocios dejan penetrar este “ataque multisensorio” de la obra: Ricardo notó su taller de joyas más sucio de lo normal por la tierra y el humo de las máquinas que entraban, y una vendedora de zapatos criticó el polvo que “se pega en los zapatos, y la gente ya no les compra porque parecen viejos”. Esta situación se agrava todavía por la percibida mala gestión de la obra: en vez de cerrar y reabrir las calles poco a poco, cerraron largos tramos, paralizando así zonas enteras de la ciudad. Esto, según Ricardo, impidió que los comerciantes se pudieran preparar al cierre, y los aisló más tiempo de lo necesario. Cada vez que los constructores pospusieron los plazos de la construcción, causaron más daño a los negocios. Y cuando la crisis del proyecto llegó a su culminación con el abandono de las obras y la subsiguiente terminación unilateral del contrato entre el municipio y CCRC, los comerciantes se quedaron con construcciones a medias, rejas, polvo, basura, desniveles y calles desiertas.

La disminución de los clientes fue la consecuencia lógica de esta situación, para todos los afectados. Pero en las explicaciones de los frentistas, se puede distinguir dos tipos diferentes, aunque a veces complementarios, de razonamiento. Por un lado hay el razonamiento causal, determinista. Es decir, no llegan los clientes, porque no hay acceso. Las calles están cerradas, las veredas destruidas, los buses desviados. Así lo expresa una comerciante del mercado Rotary: “desde que empezaron a construir, ya no hay gente, el polvo, ya no es como antes. Sobre todo porque cerraron la [calle]

---

<sup>99</sup> Entrevista con Ricardo, 22.11.2017

Sangurima a los buses que traían a la gente”. Las calles cerradas también serían incompatibles con la gente motorizada y cómoda de Cuenca, como dice Ricardo: “La gente llega con su carro a la tienda, sino no va”<sup>100</sup>. Muchos comerciantes piensan que el acceso en coche es imprescindible para el negocio. Por eso pidieron al alcalde que no peatonalice las calles del tranvía en el centro histórico, según Daniel Orellana. Sin embargo, el espacio limitado en la plataforma única ya impedirá que los coches paren “solo un ratito” para hacer compras. Además, la plataforma tranviaria ha cortado el acceso a varios garajes y estacionamientos, por pequeños muros<sup>101</sup> y desvíos del carril. Consuelo, la dueña de un restaurante, explica que por suerte “me quedo con los accesos a los parqueos, porque justamente unos metros antes de mi propiedad, hay un desvío del tranvía y pasa por la parte central de la vía de las Américas. Pero en el caso de mis vecinos, la gran mayoría se queda sin los accesos, porque el tranvía no permite el flujo de entradas y salidas de vehículos”<sup>102</sup>. Según Marco, el ingeniero, el municipio ya está trabajando en una ordenanza que autorice únicamente los estacionamientos que tienen el espacio suficiente para dar media vuelta en coche. Porque recular en la plataforma tranviaria sería demasiado peligroso. La inaccesibilidad por coche sobre todo es un problema para negocios de productos grandes, como muebles, electrodomésticos y coches. Estos negocios dependen del acceso del coche, tanto para sus clientes como para sus proveedores. Esto se ejemplificó en una escena observada en la Plaza Cívica, cuando cuatro hombres llevaron una refrigeradora con dificultad a una tienda de electrodomésticos (ver anexo 2.18.).

Para resumir, el razonamiento determinista atribuye la disminución de clientes a la inaccesibilidad y los impedimentos a la movilidad. De la misma manera, muchos comerciantes, incluida María Palacios de la veeduría, anhelan la llegada del tranvía, porque volverá a traer a los clientes. Hasta traerá a más, porque tiene más capacidad que buses y coches. El otro razonamiento es más de tipo voluntarista, o racionalista. Ahí se sostiene que la gente no llega, porque no quiere. Ha tomado la decisión de evitar zonas como el centro histórico, por la incomodidad que causa, y buscar alternativas. Así, Consuelo teme que “muchos de los clientes que teníamos, pues van a preferir irse al centro comercial y no quedarse en los alrededores o en la ruta [tranviaria]”<sup>103</sup>. Ya no se trata de imposibilidades del espacio y la movilidad, sino de las acciones deliberadas de los clientes. “Hay menos clientes porque la gente en general no le gusta irse por calles dañadas”, me dijo una vendedora de ropa en la calle Mariscal Lamar. Pero si unos clientes sin embargo llegan, es porque tenían la voluntad y se informaron sobre las posibilidades de llegar, como muestra Ricardo: “yo tengo mi clientela, [...] o sea la gente ya me conoce, ya sabe dónde estaba, entonces me llamaba,

---

<sup>100</sup> Ibid.

<sup>101</sup> <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/regional/1/a-los-34-meses-aparecieron-los-problemas-por-la-construccion-del-tranvia-en-cuenca>

<sup>102</sup> Citada de la entrevista con María y Consuelo el 04.01.2018

<sup>103</sup> Ibid.

decía 'chavo, ¿sí me puedo ir? ¿Sí está [abierta] la calle?' - 'Sí venga, ya le voy a tener listas las cosas y todo'"<sup>104</sup>. El argumento voluntarista gana importancia en los tramos que ya reabren, pero donde sin embargo no mejora la afluencia. Así, en el centro histórico ya abrieron la mayoría de las calles en el año 2017, después de dos años de trabajos y paralizaciones. Ya pueden pasar peatones y coches, pero para comerciantes como María, en el año 2017 las ventas fueron peores todavía que en 2016. Entonces para Carlos Rojas, gerente de la empresa pública de desarrollo económico de Cuenca (EDEC), se trata de convencer a la gente de volver al centro histórico, “porque el carro ya está pasando por ahí, ya la vereda está bien, puedes caminar. Entonces ahora el enfoque fue ¿cómo hago que la gente vuelva? ¿Cómo hago para que la gente regrese al centro histórico? Ahí se comenzó con una campaña de publicidad bastante fuerte, de que el centro está abierto, volvamos al centro, démonos una vuelta por el centro”<sup>105</sup> (ver anexo 2.19.). Los dos argumentos, determinista y voluntarista, tienen su validez, pero a veces son utilizados uno en contra del otro en peleas entre diferentes grupos, como veremos más adelante.

Los comerciantes establecidos en locales en la ruta tranviaria, en todo caso, no eligieron ser confrontados tan directamente con esta construcción. Ellos fijaron su condición – su capital, su proyecto personal – en la infraestructura de su tienda, y otra infraestructura de repente los aprieta en su espacio construido. Podemos entender mejor este proceso con el concepto de “fijación espacial” de Harvey (2001). Éste ilustra cómo el gran capital, libre y móvil en la época globalizada, llega a fijarse en proyectos urbanísticos e infraestructurales, destrozando el espacio construido existente para rehacerlo; proyectos que fijan un capital para que a través de ellos fluya otro capital. En Cuenca, los créditos internacionales se fijaron en el proyecto tranvía, que entra en conflicto con el espacio construido existente de la ciudad. Y este espacio se caracteriza por otro tipo de fijación espacial, que a lo mejor excede el marco de la teoría de Harvey, pero que puede ser útil añadir en una antropología de la ciudad. A saber, esta gran fijación espacial del tranvía se enfrenta con un sinnúmero de fijaciones espaciales pequeñas, individuales, de personas que se fijan más a sí mismas que al espacio, estableciéndose en el espacio construido con sus capitales, sus proyectos y su tiempo. Los comerciantes de la ruta tranviaria se ataron a sus tiendas, infraestructuras que los protegen y les sirven, pero los inmovilizan en el espacio. Y este espacio está expuesto a las fijaciones espaciales más grandes, capitalistas, invasivas, que trata Harvey. En contraste con los comerciantes “fijados” están los vendedores ambulantes, cuya flexibilidad permite escaparse de la imposición del tranvía: “ellos, al ser un poco móviles, [...] tienen la facilidad, si cabe el término, de poder moverse rápido. Si esta cuadra está cerrada, pues voy a la cuadra de al lado, lo único que tengo que hacer es empujar mi carretilla y listo”<sup>106</sup>. La carretilla constituye un capital fijado móvil,

<sup>104</sup> Entrevista con Ricardo, 22.11.2017

<sup>105</sup> Citado de la entrevista con Carlos Rojas el 04.04.2018

<sup>106</sup> Ibid.

a diferencia del capital fijado inmóvil que es la tienda (Harvey 2001). Los ambulantes también dependen en sentido amplio de la infraestructura – la calle –, por lo que una calle dañada o una vereda estrecha les puede complicar el trabajo. Pero no están atados a un espacio en particular. Para volver a la metáfora de la guerra, otra vez los vendedores ambulantes se presentan como una especie de guerrilla, mientras que los frentistas – como la noción lo insinúa – constituirían el frente del ejército formal al que le toca *enfrentar* el enemigo: la obra del tranvía.

Ante las complicaciones generadas por la obra del tranvía, los comerciantes formales, localizados, han tenido que idear estrategias para mantenerse. Los que venden productos pequeños pueden permitirse, por ejemplo, salir de su tienda y “buscar [sus] espacios”<sup>107</sup>, como dice Ricardo. Ellos participan en las numerosas ferias que se organizan para ayudar a los frentistas. Estas ferias, montadas entre otros por la EDEC, se desarrollan en las plazas del centro histórico y sirven de publicidad para los negocios, para de nuevo atraer a la gente al centro. Permiten a los comerciantes cierta movilidad, pero como ya hemos visto, ésta también conlleva vulnerabilidad, o por lo menos incomodidad. María habla de las dificultades que representa “sacar la venta de 3, 4 días, con el viento, con todo, con la lluvia, tener hasta las 10 de la noche en una carpa la mercadería, de nuevo llevar a su tienda, para seguir funcionando”<sup>108</sup>. Además, no todas las ferias ofrecen puestos gratuitos a los frentistas, por lo que Ricardo, por ejemplo, se lo piensa bien antes de invertir en una feria. También la veeduría ha organizado en 2017 una feria de navidad en la calle Mariscal Lamar, para que los comerciantes de ahí pudieran sacar sus productos delante de sus locales, encima de los rieles del tranvía. Esta iniciativa es interesante, porque consiste en una forma más de ocupar este espacio controvertido de los rieles. Pero las ferias solo ofrecen movilidad a los comerciantes que puedan mover su mercadería. Negocios de electrodomésticos o muebles están excluidos. Tampoco caben productos cotidianos sin atractivo, ni ciertos servicios o comidas. “Nosotros dependemos de nuestras tiendas”<sup>109</sup>, afirma María. Algunos comerciantes más acomodados poseen varios locales, lo que les permite desplazar sus actividades. Otros simplemente se mudan, movilizando de nuevo su capital que habían fijado en su local. Ellos, por lo general, salen del centro histórico y se instalan en avenidas y centros comerciales más dinámicos<sup>110</sup>. Así se cumple de forma involuntaria la descentralización anhelada por el PMEP. Los que ya no pueden movilizar su capital fijado, se quedan atascados, como manifiesta un vendedor de muebles de la calle Gran Colombia: “Tenemos que quedarnos, porque mudarse es complicado, puede ser más caro en otro sitio, y es difícil empezar otra vez. Tenemos que quedarnos y esperar que mejore, que venga gente otra vez”.

Para muchos negocios, esto ha llevado a graves problemas económicos, e incluso la quiebra. La

<sup>107</sup> Entrevista con Ricardo, 22.11.2017

<sup>108</sup> Entrevista con María y Consuelo, 04.01.2018

<sup>109</sup> Ibid.

<sup>110</sup> <http://www.elcomercio.com/actualidad/cuenca-extiende-zonas-comerciales-ecuador.html>



veeduría calcula alrededor de 2000 negocios aledaños a la obra del tranvía, solo en el centro histórico, de los cuales unos 200 ya habrían tenido que cerrar o mudarse. El caso de Consuelo es emblemático. Tiene un restaurante grande de comida típica en la Avenida de las Américas. Esta área en los últimos años ya ha visto muchas renovaciones de vías, construcciones de pasos subterráneos y distribuidores de tráfico, cada vez repercutiendo en los negocios ahí presentes. Pero la obra del tranvía ha tenido efectos inéditos en el negocio de Consuelo. Cuando se cerró su calle, sus ventas bajaron dentro de una semana de 1000\$ a 20\$ diarios, aunque “progresivamente, ya de acuerdo a cómo los consumidores, o los clientes, conocían las vías de acceso, se fue mejorando un poquito, hasta quedarnos en un 10% de ventas”<sup>111</sup>. Esto nuevamente alude al argumento voluntarista, los clientes buscando las maneras de acceder al restaurante, pero representa una mejora muy limitada. El colapso del negocio causó serios problemas financieros. Por un lado, Consuelo pagaba préstamos del negocio, que es un predio caro por situarse en una zona muy comercial. Y como el negocio iba bien, se endeudó también en su vida privada. Cuando pararon los ingresos, ella se encontró incapaz de pagar sus deudas, y se tropezó con la intolerancia de los bancos ante la problemática de los frentistas del tranvía. Así, muchos frentistas se quedan en mora, y entran en las “listas negras”<sup>112</sup> de los bancos. Se ha creado un estigma hacia los frentistas, según María, por la incompreensión de su situación, por presentarlos como responsables de su fracaso. También se aprovechan los “chulqueros”, “personas muy peligrosas”<sup>113</sup> según Consuelo, que dan créditos informales a intereses muy altos. Seducen a los frentistas en problemas, hundiéndolos más todavía y después amenazándolos para cobrar.

Por otro lado, si tienen empleados, muchos se ven incapaces de pagarles su sueldo, su seguro, o su liquidación al despido. La responsabilidad patronal, que tienen ante el seguro social al no pagar, también los hunde más a los empleadores, quienes tendrán que responder ellos mismos por la seguridad de sus empleados.

*Entonces nosotros pues somos responsables de [...] nuestro grupo de empleados, que en mi caso superaban los 15. [...] Entonces el colapso fue tan grave que de alguna forma las renuncias que se presentaban, por motivos normales de los empleados, ya no se fueron cubriendo. Pero esto de alguna forma pues afecta la economía, a la sociedad, porque son 15 hogares, y no solo son los empleados, también son nuestros proveedores. (Consuelo<sup>114</sup>)*

Así, Consuelo apunta toda una cadena de afectación, desde el tranvía hasta las familias de los empleados y los proveedores de los negocios. Ilumina los vínculos concretos que constituyen una

<sup>111</sup> Entrevista con María y Consuelo, 04.01.2018

<sup>112</sup> Ibid.

<sup>113</sup> Ibid.

<sup>114</sup> Ibid.

crisis económica local; una crisis que también es social y psicológica. El buen ambiente que hubo por ejemplo entre María y sus empleadas, con fiestas de cumpleaños o navidad, es reemplazado por cortes, estrés y desesperación: “Estás sentado mirando, desesperado, a ver si alguien entra por la puerta. Y es lo más desesperante que hay. A mí me tocó el 24 de diciembre, y mejor me fui. Porque yo ya no aguantaba”<sup>115</sup>. También es una creciente presión en las vidas privadas de los comerciantes, cuando ya no pueden pagar los servicios básicos, el arriendo, el seguro, etc. La veeduría registra las diversas consecuencias atribuidas directamente al tranvía, por ejemplo de frentistas que caen en depresión, que se divorcian, que emigran, que ya no pueden pagar la universidad de los hijos.

Varios interlocutores hablan de la transversalidad de la afectación. Tanto pequeños negocios quiebran, porque no tienen los ahorros suficientes, como los grandes, porque tienen deudas más altas. Y mientras que los frentistas se hundieron súbitamente, Consuelo estima que levantarse de nuevo será un proceso largo y duro. Pero a pesar de todo, frentistas como ella cifran sus esperanzas en el tranvía. Su construcción los ha hundido, pero su funcionamiento los tiene que salvar. La idea común, generada también por la publicidad oficial, es que el tranvía traerá desarrollo económico. Porque es un sistema de transporte masivo, racionalizará la movilidad en la ciudad, incluirá en esta movilidad a los grupos menos móviles, y atraerá a curiosos y turistas. Entonces es visto a la vez como soporte para el turismo y como atracción turística en sí. Para Eduardo, es absurdo pensar que solo por un tranvía, turistas van a escoger Cuenca como destino vacacional. Pero al nivel práctico, será probable que por lo menos los visitantes llegando al Terminal Terrestre o al aeropuerto prefieran coger el tranvía desde ahí al centro. En este sentido, la ruta del tranvía servirá más a los turistas que a muchos habitantes. El turismo no es un objetivo central y explícito del discurso oficial del tranvía, pero sí la imagen de la ciudad lo es. Se piensa el tranvía como medio para experimentar la ciudad mejor, para limpiarla de la congestión, y como parte integrante de su imagen, dando a Cuenca un aspecto moderno y ordenado. En esta idea se traduce el enfoque posmoderno en la apariencia de la ciudad hacia afuera para atraer a gente y capital (Harvey 1998). El tranvía se convierte en otro emblema de la ciudad, como insinúa Pedro: “por ejemplo aquí en Cuenca, a los gringuitos les gusta que pasan los cuatro ríos. Ya, entonces es algo también novedoso que [un tranvía] va a pasar por todo el centro histórico de Cuenca”<sup>116</sup>. Así como los cuatro ríos y el patrimonio arquitectural, el tranvía es capitalizado en un proceso de turistificación.

Consuelo, así como muchos frentistas, espera que el tranvía sea una “vitrina comercial”<sup>117</sup>, convirtiendo a los pasajeros en potenciales clientes que son llevados a lo largo de los negocios. Esta idea restablece un vínculo entre transporte y comercio. Un concejal, durante la votación del

---

<sup>115</sup> Ibid.

<sup>116</sup> Entrevista con Pedro, 08.01.2018

<sup>117</sup> Entrevista con María y Consuelo, 04.01.2018

proyecto tranvía en 2012, también opinó que este proyecto no estará al servicio de los grandes centros comerciales, sino que dará valor a los pequeños comercios del centro histórico (Cardoso 2017: 126). Pero esto también conlleva un riesgo importante: el de la gentrificación. La valorización de la ruta tranviaria puede atraer a inversores y comercios más potentes, contra los que los pequeños comerciantes no podrán competir. El valor de los predios va a subir, así como los alquileres (la mayoría de los comerciantes frentistas parecen alquilar su local). Carlos Rojas admite que el proyecto “va a elevar la plusvalía de los negocios que estén al frente del tranvía”<sup>118</sup>, y que esto puede llevar a la expulsión de algunos comercios presentes. Pero considera que, por ser patrimonio de la UNESCO, la rigidez de la arquitectura histórica impedirá que muchas grandes empresas se instalen. Simplemente no ofrece el espacio necesario. Si bien esta observación de lo que podríamos llamar un bloqueo a la fijación espacial capitalista según Harvey (2001) es interesante, Cuenca muestra contraejemplos. Tanto Eduardo como Giovanni han detectado un proceso de gentrificación en Cuenca, ya antes del proyecto tranvía, relacionado más bien al éxito turístico del centro patrimonial (Janoschka & Sequera 2014). El capital no llega a destruir o modificar la arquitectura histórica, sino la revaloriza y reemplaza sus habitantes y usos por otros. Así se nota una proliferación de hoteles, bares, restaurantes internacionales y boutiques (Galán 2016). Un pequeño ejemplo, que sin embargo es significativo, es el aumento de cafeterías en Cuenca, de 17 en 2015 a 85 en 2018<sup>119</sup>.

Carlos Rojas menciona que Cuenca va a limitar la gentrificación con una ordenanza en proceso para imponer topes a los alquileres<sup>120</sup>. Pero el momento actual de crisis de la ruta tranviaria todavía representa la fase de devaluación, que en teoría precede la gentrificación.

*[...] si tu propiedad estaba evaluada en 300.000 en el centro histórico, lo tuvieron que vender en 100. Porque ya nadie lo quiere. O sea, se devaluó totalmente. Dicen que después de la construcción, va de nuevo a sobrevalorarse, pero, o sea, ¿va a estar en nuestras manos? ¿Vamos a nosotros ser los dueños de estas casas? ¿O ya habremos perdido todo? Porque nos hacen esperar tanto, es como que la única manera que te hundas es que sea más larga la espera. Al ser más larga la espera, tienes que vender, porque ya no soportas más. Y el que te compra, son empresas de bienes raíces. Nos decían que en la actualidad [...] habían 27 casas en el centro histórico de venta. Que estaban a la venta en precios bajísimos [...].* (María<sup>121</sup>)

Así, la presión económica obliga a los frentistas del centro histórico a abandonar sus locales.

<sup>118</sup> Entrevista con Carlos, 04.04.2018

<sup>119</sup> <https://www.eluniverso.com/noticias/2018/04/12/nota/6709942/clima-cuenca-favorece-aumento-locales-cafeterias>

<sup>120</sup> <https://ww2.elmercurio.com.ec/2018/03/22/proponen-norma-regular-precios-los-arriendos/>

<sup>121</sup> Entrevista con María y Consuelo, 04.01.2018

Algunos incluso sospechan que las autoridades dejan hundir a los comerciantes a propósito, alargando los trabajos del tranvía, para favorecer este proceso de gentrificación. De hecho, en otros tramos del tranvía, como por ejemplo en la Avenida de las Américas, posiblemente se podrá ver una presión directa de parte del municipio hacia los comercios para abandonar la ruta tranviaria. Pueden ser comercios incompatibles con el uso del tranvía, porque se dirigen a una clientela motorizada y necesitan abastecimiento por camiones. En el primer capítulo mencioné el proyecto de la Universidad del Azuay para densificar ciertas zonas de la ruta tranviaria – la Avenida de las Américas y la Avenida España – y así generar pasajeros de este medio de transporte. El mismo proyecto, según Jaime Guzmán, también prevé un cambio del uso del suelo en estas zonas, para adaptarlas al tranvía:

*El tranvía comienza en la zona sur de la ciudad, en una zona que era un mezcla de comercio – pero un comercio a través del vehículo, no era un comercio del día a día [...], sino un comercio de ferretería, de materiales de construcción – y algo de vivienda. [...] Habrá que pensar que [...] las personas que tenían sus negocios ahí harán un giro de su negocio posiblemente, para ser un negocio más adecuado a la senda del tranvía. Nuestro proyecto, yo al menos le veo este rato, que este tramo vial grande de las Américas, además de ser un tramo en que tiene que darse una ventaja a la vivienda, para generar justamente usuarios, como debe ser; tiene que también cambiar algo en el uso del suelo de esta avenida.<sup>122</sup>*

En la misma avenida se encuentra el mercado Feria Libre. A diario se congregan ahí comerciantes, muchos de los cuales llegan de zonas rurales a vender sus cosechas. Una veedora del tranvía que tiene un negocio por la zona, teme que si el pasaje del tranvía será alto, esta población de comerciantes ya no podrá acceder a la Feria Libre. Porque para ser viable, el tranvía expulsará los buses de su ruta, y restringirá el acceso del coche. El tranvía querrá monopolizarse en su ruta, por lo que su tarifa definirá quién podrá ocupar los espacios que atiende. Sobre todo los mercados, como la Feria Libre y la 9 de Octubre, son lugares populares, cuya naturaleza podría cambiar radicalmente con una tarifa alta del tranvía. Así, una comerciante del mercado Rotary recela que “cuando ya funcione [el tranvía], va a subir el precio del transporte y ya no va a venir gente”. Entonces además de su aporte en la turistificación y la gentrificación de Cuenca, el tranvía podría generar segregación por el acceso caro a su ruta (Cass et al. 2005) – estos tres procesos siendo complementarios (Galán 2016). Las autoridades, sin embargo, intentan calmar estos miedos, asegurando que el sistema de transporte integrado implicará una tarifa única, acoplada a la tarifa del bus y que permitirá transbordos gratuitos entre buses y tranvía. Pero en negociaciones entre el

---

<sup>122</sup> Entrevista con Jaime, 09.04.2018

municipio y la Cámara de Transporte, ya se ha decidido subir la tarifa del bus de 25 centavos a 30, y se prevé subirla a 34 más adelante. Por un lado, esta alza ya ha generado mucha protesta, especialmente por los estudiantes universitarios, y por otro lado, todavía no se ha considerado el tranvía en estas negociaciones. Para financiar el tranvía, probablemente se necesitaría una tarifa más alta. Pero Guzmán aboga por mantener la tarifa baja gracias a un subsidio.

### 3.3. Diferentes formas de activismo

Un aumento de los impuestos municipales por el subsidio del tranvía a su vez podría provocar descontento y protestas, sobre todo de la gran población que no se ve beneficiada por el tranvía. Así, la terminación de la obra del tranvía ni con mucho pondría término a los problemas sociales. En esta última parte del capítulo, vamos a ver qué formas de protesta, resistencia e involucramiento se han generado hasta ahora alrededor del proyecto tranvía. Como me comentó la concejala Carolina Martínez, toda la participación ciudadana que faltó en la gestación del proyecto, más bien se produjo después en su contra. Porque al ser un proyecto de gran envergadura, “emblemático”<sup>123</sup>, la ley de participación ciudadana prescribiría una consulta popular. Una consulta y una participación de verdad en el proceso del tranvía habrían permitido a la gente apropiarse del proyecto y conocer los detalles, como los inconvenientes que iba a causar la construcción. Jaime Guzmán está de acuerdo con la concejala, opinando que debían haber sido los ciudadanos que propusieran un proyecto, el municipio simplemente ejecutando la voluntad de la ciudadanía. Porque ellos sabrían mejor lo que necesitan en sus espacios cotidianos y su movilidad.

Pero la ausencia de participación dio al proyecto un aspecto impositivo, el tranvía apareciendo como “un cuerpo extraño [que] se lo incrustó allí”<sup>124</sup>, con las palabras de Eduardo. Frente a esta imposición, y los problemas que implicó, los afectados empezaron a movilizarse de diferentes formas. Para Carlos Rojas, “cuando hay una crisis, cuando hay un problema, uno se vuelve más creativo, los vecinos se unen, algo van generando”<sup>125</sup>. Esta idea de la unión ante un problema colectivo alude nuevamente a la concepción de Latour (2005) de lo social como el tejer de vínculos, activamente relacionándose entre entidades antes separadas o pasivas. Se reactualiza y se concretiza el concepto abstracto de “ciudadanía”. Esta noción, que a veces puede aparecer como retórica, sin consistencia real, llega a materializarse en estas relaciones que se tejen entre individuos. Ante la crisis, se busca alianzas, convirtiendo la comunidad imaginada en comunidad concreta (Sennett 1970). En el caso del tranvía, la mayoría de estas iniciativas implican a los comerciantes, porque son los más afectados. Pero vamos a ver, mediante la enumeración – no exhaustiva – de estas

<sup>123</sup> Entrevista con Carolina, 28.03.2018

<sup>124</sup> Entrevista con Eduardo, 17.11.2017

<sup>125</sup> Entrevista con Carlos, 04.04.2018

iniciativas, que no se trata de movimientos homogéneos, ni armónicos entre ellos. Los diferentes grupos que se forman se distinguen por sus intereses, posiciones y enfoques al problema. Se pueden contradecir y hasta hacer competencia.

Para empezar, el proyecto tranvía incluye una “unidad de comunicación y socialización [...] en contacto con la comunidad”<sup>126</sup>. Este equipo está encargado de organizar reuniones abiertas con los frentistas, para informarlos de detalles de la obra. En teoría, ofrece un espacio para el intercambio, donde los afectados también pueden expresarse, presentar sus problemas y hacer preguntas. Ricardo se ha ido a algunas de estas reuniones, pero se desilusionó al encontrar los límites de la participación: “la palabra que ellos utilizan [...] es la 'socialización'. Para abrir o para hacer las cosas, nunca hubo socialización, escogieron y abrieron. Ahora hablan de socialización después de que hagan algo”<sup>127</sup>. Para Ricardo, crítico del vocabulario político, “socialización” debería ser un proceso donde se decide en conjunto lo que se va a hacer. Pero él experimentó que se simula participación cuando en realidad las cosas ya se decidieron. También Guzmán admite que estas reuniones no han cumplido su objetivo, porque en vez de dialogar, a veces los frentistas enojados han procedido a insultar o hasta agredir físicamente a los representantes del proyecto. La tensión no habría permitido un trabajo constructivo. Sin embargo, frentistas como Ricardo se han mostrado insistentes, formulando reivindicaciones. Las macetas de plantas que se colocaron encima de los rieles en las calles Mariscal Lamar y Gran Colombia habrían sido una demanda de ellos que el municipio efectivamente realizó. Estas macetas cumplen la misma función que los bloques de cemento – a saber, impedir a los automovilistas de invadir los rieles –, pero son más decorativas que los bloques. Según Ricardo, es “otra forma de llamar la atención. Pedimos que nos traigan como 6 macetones, unas bancas que no se puedan mover, que estén ahí para que la gente, si viene caminando y es peatonal, [diga] 'vea aquí está una banquita, descansemos un rato’”<sup>128</sup>. Mientras que las plantas ya están ahí, el municipio no ha cumplido todavía el pedido de los bancos, ni de cámaras de video vigilancia – otra reivindicación de los frentistas.

Esta primera forma de activismo la podríamos llamar espontánea. Como frentista, a menudo se renuncia al deseo de participar en las grandes decisiones del proyecto, porque éstas simplemente no permiten participación. En cambio, se muestra presencia ante las autoridades, se las presiona y se exige instalaciones pequeñas para mejorar la calidad del espacio en la medida de lo posible. Estas instalaciones también traducen los intereses comerciales de “llamar la atención”<sup>129</sup>, de crear un espacio atractivo (plantas), cómodo (bancos) y seguro (cámaras) para clientes, anticipando la llegada del tranvía. Asimismo, una comerciante del mercado Rotary quiere que el municipio arregle

<sup>126</sup> Entrevista con Jaime, 09.04.2018

<sup>127</sup> Entrevista con Ricardo, 22.11.2017

<sup>128</sup> Ibid.

<sup>129</sup> Ibid.

su espacio, para atraer a los pasajeros del tranvía: “me gustaría que pongan un poco de orden aquí. No es que estamos desordenados en el mercado, pero todas las cosas que tapan a los puestos de atrás, y vea los techos ahí de plástico, azules, grises, no hay orden. Entonces cuando pase el tranvía con los turistas, no se va a ver bonito y no querrán venir”. También Consuelo ve el potencial de un espacio más bonito con el tranvía, si por ejemplo podrían colocar pérgolas delante de los comercios – una instalación que requeriría el permiso del municipio. Son esfuerzos para crear un espacio estético, de calidad, en armonía con el tranvía y favorable al comercio. Las demandas mencionadas por Ricardo, además, habrían sido el resultado de reuniones espontáneas entre frentistas del barrio, por iniciativa del artesano: “yo saco una mesa ahorita allá, y una silla, y digo 'vecino, dé avisando que vamos a reunirnos', y sale la gente”<sup>130</sup>. Desde que les concedieron las macetas, ya no se han vuelto a reunir. Ahora se trataría de organizarse para cuidar las plantas, porque algunos no las respetarían.

*Somos unos humanos inconscientes. Ponen las plantitas, ponen los macetones que nosotros hemos pedido que hagan, pero van rompiendo. Les hacen basureros. Entonces hemos organizado la gente que cuidemos. Ahora vas a ver ya las plantitas están crecidas, porque vemos algún malcriado que viene a estar cogiendo, jalando, les hablamos. Pero les hablamos de manera que cuiden.*<sup>131</sup>

Ahí sale otra faceta de este “activismo espontáneo”: la organización del barrio, aunque fragmentaria, que lleva a cierta auto regulación. Después de la reivindicación, hay que asegurar el cuidado, hacer respetar lo adquirido. Eso pasa a través de la responsabilización del ciudadano, parecida a los esfuerzos de disciplina que hemos analizado en el primer capítulo. Solo que en este caso, ya no implica una vigilancia y una educación desde arriba, sino entre iguales, vecinos del barrio – sin excluir, pese a ello, una jerarquía simbólica entre los que cuidan y los que rompen las plantas. El nuevo tejido social, la ciudadanía concretizada, así conlleva mecanismos de auto disciplina ante los que la disciplina desde arriba sobra. Tal vez sea esto un beneficio de la apropiación ciudadana de un proyecto, preconizada por la concejala Martínez.

Ricardo opina que los frentistas tienen que estar alertas también respecto a la realización de la obra. Uno no puede estar exigiendo y criticando siempre, sino que tiene que observar con paciencia si la obra se cumple tal como prometido. Alude a una fiscalización ciudadana de la obra pública. Para esta misma misión existe un mecanismo legal que institucionaliza la fiscalización ciudadana: la veeduría. Como ciudadanos desinteresados, se puede abrir una veeduría ciudadana para hacer un seguimiento a una obra pública. La veeduría es autorizada por el Concejo de Participación

---

<sup>130</sup> Ibid.

<sup>131</sup> Ibid.

Ciudadana y Control Social (CPCCS), organismo que inscribe la participación ciudadana en la constitución. En el año 2015, cuando la construcción del tranvía iba a llegar al centro histórico, la frentista María Palacios, junto con cuatro personas más, creó la primera veeduría del tranvía. El reglamento fija que solo puede haber una veeduría por tema, compuesta por personas neutras, que tienen derecho a toda la información relevante que pidan a funcionarios públicos, y que tienen la obligación de fiscalizar la obra, escribir un informe y compartir la información con la ciudadanía<sup>132</sup>. Pero María se dio cuenta que sobre todo la neutralidad era un problema: “había una persona política, nosotros no sabíamos que era política”<sup>133</sup>. También la colaboración con las autoridades no funcionaba bien, porque la veeduría parecía molestar a los políticos. Éstos habrían intentado por lo tanto deslegitimar la veeduría, organizando otros grupos ciudadanos en contra de ella, o corrompiéndola de dentro a través de “personas políticas”.

Así, en el mismo año se cerró la primera veeduría. Pero inicios de 2017, María volvió a intentarlo. Mientras tanto, el reglamento ya había cambiado, ahora se obliga a las veedurías a aceptar a toda persona que quiera ser veedora. Más allá de esta regla, la veeduría del tranvía decidió recibir en sus reuniones semanales a todos los interesados, por lo que yo pude atender algunas reuniones también. Esto habría dado fortaleza a la organización, credibilidad y transparencia, impidiendo que infiltrados se adueñen de ella. Además, habría permitido un intercambio más rico, con personas externas aportando y llevándose información. En este sentido, María considera la veeduría como un aprendizaje para la gente, que podrá a su turno reproducir veedurías para otros temas. Por otro lado, los veedores hoy gozan del apoyo de un ingeniero y un abogado, por ejemplo. Las reuniones, organizadas los miércoles en un hotel del centro histórico, efectivamente han creado un espacio abierto, donde se juntan los veedores, frentistas comprometidos y otros oyentes ocasionales. Sin seguir un orden específico, ni reservar la dirección a María, los veedores entablan conversaciones. Presentan sus propias experiencias, comentan las noticias, y proponen acciones. Es un ambiente distendido y amistoso, que a veces da lugar a divagaciones y bromas. También es un espacio algo terapéutico, porque permite expresar las frustraciones compartidas entre frentistas y relajarse. Por otro lado, se analiza seriamente documentos oficiales, se planifica ruedas de prensa, manifestaciones y citas con políticos.

La colaboración con las autoridades sigue complicada sin embargo: “lastimosamente, en nuestra ciudad, en nuestro país, todavía no están abiertos a dar información. Ellos creen que la información es de ellos, que una alcaldía es él [el alcalde], que el que manda más es él, [...] y que no debe a nadie”<sup>134</sup>. La veeduría se ha topado con la falta de transparencia y de voluntad de cooperar de parte

<sup>132</sup> Ver el reglamento de veedurías, sobre todo p. 3-6: <http://www.cpccs.gob.ec/wp-content/uploads/2017/01/REGLAMENTO-2017.pdf>

<sup>133</sup> Entrevista con María y Consuelo, 04.01.2018

<sup>134</sup> Ibid.



del municipio, lo que les ha llevado a buscar apoyo en todas las esferas posibles. Han contactado a economistas, arquitectos, periodistas, funcionarios y concejales municipales, contratistas del tranvía, asambleístas nacionales, e incluso el presidente de la república. Así han podido obtener diferentes puntos de vista y algunos documentos importantes, como en febrero de este año, cuando consiguieron el cronograma de la obra de ACTN, a pesar de que el alcalde no se lo quería comunicar. Regularmente anuncian sus observaciones en ruedas de prensa (ver anexo 2.20.), para informar a la ciudadanía sobre los problemas de los frentistas y las irregularidades de la obra. Pero además de vigilar e informar, la veeduría ha tomado una posición muy activa también para organizar a la gente y hacer reivindicaciones. Llamen a manifestaciones para presionar al municipio. Se dirigen a las autoridades locales y nacionales para pedir deducciones fiscales, para conseguir préstamos de la banca pública con condiciones especiales, y para poder reestructurar sus deudas. Por su insistencia, los veedores a veces pueden ser representados como “pequeño[s] monstruo[s]”<sup>135</sup>, según Consuelo, que constantemente estarían molestando y “limosneando” (María<sup>136</sup>). Pero ellos se remiten a sus derechos que fueron violados, y la injusticia por ejemplo en el hecho de pagar indemnizaciones millonarias a las empresas contratistas y no querer ni prestar dinero a los frentistas quebrados. Los veedores sienten que el municipio desamparó a los frentistas y denuncian la hipocresía de la clase política, a la que solo le interesa su imagen. Para María, no se trata de derrocar al alcalde, sino de hacer avanzar la obra y de “decir la verdad. Y la veeduría se caracterizó por eso, por decir la verdad”<sup>137</sup>.

A pesar de este compromiso innegable, hay frentistas, como Ricardo, que todavía desconfían de la veeduría, pensando que tiene intereses políticos. Algunos incluso creen que los veedores cobran un sueldo. Más desconfianza todavía produce el hecho de que hay otros grupos, parecidos a la veeduría, que compiten con ella por la atención mediática y los seguidores. Para Carolina Martínez, quien impulsó la creación de la primera veeduría como presidenta de la comisión de participación ciudadana, se “desgastó profundamente ese proceso de veeduría”<sup>138</sup>. Por un lado, por los tintes políticos que tuvo en la primera fase, y por otro lado porque traspasarían sus competencias:

*[La veeduría] perdió credibilidad, porque la gente pensaba que con la veeduría ya iban a terminar el tranvía, [...] y no es así. No se dio esta real comprensión de lo que iba a ser la veeduría, y los alcances. [...] Yo creo que más bien la veeduría debería ser parte de un proceso de seguimiento y acompañamiento, y de alerta de algunos temas más bien, desde no la obra física, porque no son expertos [...] La veeduría no es para ver por ejemplo si el material que se está colocando en los rieles es el correcto, si el tranvía que se compró es el*

---

<sup>135</sup> Ibid.

<sup>136</sup> Ibid.

<sup>137</sup> Ibid.

<sup>138</sup> Entrevista con Carolina, 28.03.2018

Carlos Rojas, gerente de la EDEC, también critica esta ambición de la veeduría, que habría llevado a más problemas todavía:

*Nosotros no podemos [...] salir a la radio [...] y decir “aquí están sobreprecios”. Eso lo dirá un ingeniero civil, lo dirá un contralor, lo dirá un técnico. No podemos desinformar a la ciudadanía en ese tema. Entonces por eso nosotros hemos marcado distancias con ellos, porque ellos [...] tienen una actitud no positiva. Entonces mira, si vamos a estar con esa gente negativa, pues no vamos a avanzar.*<sup>140</sup>

Ahí resale el conflicto entre la veeduría y la EDEC. La veeduría considera que los comerciantes son las víctimas de un proyecto público mal gestionado, y que por lo tanto las autoridades deberían ayudarlos con préstamos y exenciones. Si bien la EDEC no niega el daño injusto, sus proyectos más bien reflejan la idea de que el comerciante tiene que superarse él. Sus proyectos ofrecidos gratuitamente a frentistas incluyen capacitaciones en marketing, contabilidad, escaparate, redes sociales e inglés. Según Carlos, los frentistas quieren prepararse para su futuro con el tranvía, adaptándose a este “cambio radical”<sup>141</sup> que traerá modernidad y turismo. Los frentistas que no tienen éxito en este nuevo entorno – y después de que volvieron a abrir las calles al tránsito –, se deberían hacer un “análisis interno”<sup>142</sup>. Así podemos ver cómo, en este conflicto, la veeduría tiende más hacia un razonamiento determinista, mientras la EDEC les responde con un razonamiento voluntarista.

Como hemos dicho, la veeduría compite con otros grupos civiles, menos institucionalizados. Uno de ellos fue el Colectivo Cívico Cuenca. Según Eduardo Cardoso, que formó parte de este colectivo, fueron los primeros en organizar a la gente. Visitaban a los locales comerciales afectados y convocaban a reuniones semanales. Su objetivo era conscientizar a la gente, para que se oponga al proyecto tranvía. Eduardo intentó desde el inicio parar el proyecto, y quería convencer a la gente de esta posición. Tuvo éxito, hasta que “otros colectivos [...] aparecieron más bien para tratar de contrarrestar esa opinión, no tanto para decir el tranvía no es bueno. Porque si escuchamos a cualquiera de esos colectivos, dicen ‘no, hay que terminar el tranvía’”<sup>143</sup>. Este comentario también se refiere a la veeduría, a la que le interesa sobre todo que el tranvía acabe rápido. Aunque los veedores reconocen el compromiso de Eduardo y se inspiran en parte en su libro para fundamentar

---

<sup>139</sup> Ibid.

<sup>140</sup> Entrevista con Carlos, 04.04.2018

<sup>141</sup> Ibid.

<sup>142</sup> Ibid.

<sup>143</sup> Entrevista con Eduardo, 17.11.2017

críticas, no pueden adoptar la misma posición de rechazo. En este caso sí, la razón de la veeduría está clara: vigila la ejecución de la obra, no la contrarresta. Ante la competencia de otros grupos, Eduardo abandonó la movilización directa y se enfocó en una militancia más individual, que podríamos llamar “activismo intelectual” o también “mediático”: publicó su libro, aparece en la radio, escribe artículos de opinión en el periódico y administra la página de Facebook “No queremos el tranvía”<sup>144</sup>. En la línea mediática, encontramos otras iniciativas también, como la campaña “Cuenca no es un juego” de la Cámara de Comercio; campaña representada en pósters en las vitrinas de los comercios (ver anexo 2.21.).

Un último tipo de activismo que quiero apuntar sale del ámbito comercial, pero no es menos interesante: es el “activismo académico”. En el seminario de movilidad, por ejemplo, junto a los altos cargos municipales, se presentaron los académicos, que, basándose en sus estudios, abogaban por la sostenibilidad. Su visión de la sostenibilidad a veces es más radical que la de los funcionarios, porque desinteresada, por ejemplo respecto a la peatonalización. Pero la academia también coopera con el municipio, realizando los estudios sobre los que se apoyan proyectos municipales. Para Giovanni Albarracín, el trabajo académico puede tener más incidencia todavía en la sociedad. Frente al amplio descontento por el proyecto tranvía, Giovanni considera necesario movilizar la ciencia para convencer a la gente de los beneficios del tranvía: “podemos de alguna manera sumar estos pequeños aportes modestos a que este sistema funcione. Porque ahora a los cuencanos lo que nos interesa es que el sistema funcione. Porque si es que le va bien al sistema, le va bien a los cuencanos. [...] Entonces depende de nosotros, y nosotros debemos contribuir a que eso suceda”<sup>145</sup>. Esto alude al poder performativo (Latour 2005; Thrift 2008) tanto de la ciencia como de la gente. Primero, los estudios académicos participan a vender el proyecto y producir usuarios, y luego la gente convierte el tranvía en viable porque se anima a utilizarlo (ver anexo 2.22.). El tranvía, a su turno, es un elemento performativo en la lucha de académicos como Giovanni y Daniel, contra el coche y a favor de la movilidad sostenible.

---

<sup>144</sup> <https://es-la.facebook.com/No-queremos-el-tranvía-1511051185806365/>

<sup>145</sup> Entrevista con Giovanni, 16.12.2017

## Conclusión

A lo largo de estos capítulos, he descrito el espacio del tranvía, y las actividades más importantes con las que el tranvía se relaciona directamente, la movilidad y el comercio. Aunque haya separado estas actividades en distintos capítulos, quiero recordar que desde la “perspectiva del habitar” (Ingold 2000), se trata de entender cómo se vive en y con el espacio, cómo se fusionan, respectivamente se distribuyen, actores, acciones, pensamientos, etc., en la red (Latour 2005). Entonces al desmarcar actividades como la movilidad y el comercio, cristalicé de manera artificial lo que, en realidad, “permea” toda esta red. Lo delimitado como movilidad y comercio se basa en elementos generales y constituyentes de la red, que son el movimiento y el intercambio. El nuevo actor en la red – el tranvía – compuesto por ideas, intereses, y luego materiales, introducido por otros actores, como políticos, empresas y obreros, produce un cambio grande en la red. Porque si la red es el conjunto de las relaciones tejidas entre actores – humanos y no humanos –, el tranvía marca su entrada sin haber tejido muchas relaciones, pero en cambio alterando muchas relaciones ya presentes. Esto nos reconduce a la idea de “imposición infraestructural”, y ahora tenemos los elementos etnográficos para ilustrarla.

Como hemos visto en la introducción, el proyecto tranvía fue decidido de manera poco transparente y entre un número reducido de actores: el ex alcalde Paúl Granda, el gobierno nacional y ciertos actores internacionales. A los actores locales, como concejales municipales y la población de Cuenca, no se informaba sobre detalles, y mucho menos se les hacía participar en el desarrollo del proyecto. Este es un primer aspecto de la imposición. Pero más allá de la decisión del proyecto, el tranvía viene acompañado por otras acciones arbitrarias, de orden matemático. Me refiero a los estudios y planes que convierten las realidades diversas en números y variables manipulables. Estos estudios no simplemente representan las realidades, sino las ajustan a los intereses y las necesidades del proyecto, consideran ciertos aspectos e ignoran otros aparentemente sin interés – el comercio es el ejemplo más flagrante: las autoridades se entusiasmaron con el éxito económico que traería el tranvía, sin estudiar las complejidades del comercio y los efectos concretos del tranvía en él. Estudios tratan así de “estabilizar” (Latour 1996: 45) la realidad y a los actores involucrados, para dar firmeza a un proyecto todavía fluctuoso. La imposición yace en esta definición de la realidad, en su reducción esquemática.

No solamente se define lo que hay, sino también lo que falta. Así, según las prioridades de los responsables, se determina las necesidades de la población. El dato improbable, enunciado por Granda en su momento, de que el 99.9% de los cuencanos querían el tranvía, forma parte de una estrategia para convencer a la gente de sus propias necesidades. Sin embargo, conversando con

algunos, aparecen ideas alternativas, como buses electrónicos o hasta un teleférico. Por otra parte, no solamente se fija una realidad presente, sino también una realidad futura. En la época de Granda, se preveía que el tranvía transportaría a 120.000 personas al día, lo que hacía el proyecto viable. La administración actual ya no cree en esta cifra, pero necesita hacer lo posible para acercarse a ella. Por más parcial que sea, la “racionalidad tecnocrática” (De Certeau 1988: 40) da legitimidad al proyecto. De paso, se instaura como racionalidad dominante, privilegiando a los ingenieros en el debate. Por lo tanto, el ingeniero Eduardo Cardoso, en su libro, intenta derrotar el proyecto con sus propias armas, oponiendo cifras más “verdaderas” a las “equivocadas”. Asimismo, la veeduría querría argumentar con cifras, pidiendo un estudio exhaustivo sobre cuántos comerciantes han sido afectados y cuánto dinero han perdido.

La imposición infraestructural reviste un aspecto internacional, globalizado, porque el tranvía es impulsado por el gobierno francés y empresas francesas y españolas – recordemos que los estudios de factibilidad fueron ejecutados por Artelia, pero también realizaron estudios Transportes Metropolitanos de Barcelona (TMB) y Red Ferroviaria Vasca (ETS) (Cardoso 2017: 23-27). Entonces la autoridad concedida a los ingenieros se refiere particularmente a ingenieros europeos. Porque la tecnología tranviaria es propia de allá también. En este sentido, es interesante comparar esta importación de una infraestructura con la invención de una infraestructura estudiada por Latour (1996). Él analiza el proyecto Aramis, un sistema complejo de trenes personales y guiados, que se quería implantar en París en los años 80. Aunque nunca terminó realizándose el proyecto, Latour rastrea el largo proceso de desarrollo que implicó a ingenieros inventivos y ambiciosos, muy prudentes en sus decisiones técnicas para que el sistema se adapte óptimamente a la ciudad y su gente. El proceso llevó a varios giros, cada vez cambiando sustancialmente la forma y la funcionalidad de lo que iba a ser el sistema Aramis. Ahí podemos ver como la invención infraestructural produjo en sus inventores creatividad, añoranza y adaptabilidad. En cambio la exportación de una infraestructura ya tradicional, como es el tranvía en Francia, ya no permite tal adaptabilidad. El tranvía ya es estandarizado y será exportado tal cual. Tampoco ocasionará tanto compromiso en los ingenieros, porque la exportación no promete semejante fama como la invención, ni libertad creativa.

Se puede argumentar que hay una violencia simbólica de orden Norte/Sur que contribuye a la imposición. Los técnicos europeos retienen el discurso más legítimo (Foucault 1992), porque poseen el conocimiento sobre la tecnología. La tecnología es – tal vez acríticamente – admitida como generadora de progreso, que llevaría Cuenca a parecerse a las ciudades europeas con tranvía, representadas como ordenadas, cultas y exitosas. Este pensamiento concuerda con la teoría de la modernización, criticada por su etnocentrismo implícito (Reyes 2001: 4). La importación de la

infraestructura se basa en criterios etnocéntricos, por aplicar estándares europeos a espacios diferentes – “sui generis”, en las palabras de Marco – con actores y actividades diferentes, como por ejemplo ciertas movilidades informales y diversos tipos de comercio. Éstos, en vez de ser considerados como parte intrínseca del espacio, son descuidados como factores sociales externos al proyecto, “externalidades”.

Cuando se materializa el proyecto, se impone de manera física. Primero, es una obra que irrumpe y cambia de un día al otro los espacios cotidianos de la gente. En esta fase, inesperadamente prolongada en Cuenca, el proyecto se convierte en objeto infuncional, que restringe además la funcionalidad de su alrededor. Un “cuerpo extraño” que se “incrustó”<sup>146</sup>, según Eduardo, con consecuencias importantes para toda la ciudad, y especialmente los actores más cercanos a la obra. Quita espacio, incomoda la movilidad, agrede los sentidos, daña infraestructuras ya presentes. Así, aunque el tranvía todavía no funcione, ya actúa. Su presencia física en el espacio, siendo una obra grande al aire libre, de materiales duros integrándose en el suelo de calles céntricas e importantes, es un obstáculo que caotiza gran parte de Cuenca. Entonces la imposición ahí es la ineluctabilidad de este obstáculo y del desorden que produce. La segunda fase, la del funcionamiento de la infraestructura, lastimosamente no se ha producido durante mi trabajo de campo. Pero en ella, el tranvía mostrará aún otra faceta impositiva: dictará el transporte en su ruta y exigirá ajustes del espacio aledaño para conformarse a este transporte preciso. Digo “transporte” (y no movilidad) para referirme al medio de transporte y sus propiedades constituyentes, como su forma, dirección, extensión, velocidad, paradas, horarios, costo, etc. Estas propiedades serán fijas, fijando el espacio infraestructural y produciendo una movilidad en cierto grado estandarizada.

La imposición del tranvía constituye una manera de ordenar el espacio y la movilidad. Su materialidad dura y durable ejerce autoridad (Winner 1986: 30), más eficazmente que actores humanos (guardias ciudadanos y agentes de tránsito) o marcos normativos. Fija un espacio que antes pudo ser más flexible (Winner 1986: 28-29). Esta tensión entre fijeza y flexibilidad se concretiza si comparamos la movilidad del tranvía con la movilidad del coche. Hemos visto como el coche domina el espacio por su movilidad informal, competitiva e invasiva. Así, el tránsito de coches conforma una suerte de economía liberal, caracterizada por la libertad y la iniciativa de los conductores que luchan por ganar tiempo, espacio y dinero. El tranvía va a restringir esta libertad, quitándoles espacio a los coches. Además, quiere reemplazar esta movilidad descontrolada por una movilidad regulada espacial y temporalmente. Concentra las iniciativas personales de los automovilistas en un único actor infraestructural. El orden informal entre automovilistas, que tiene que ser “performado” en cada acción, es sustituido por el orden estabilizado, porque arraigado en el

---

<sup>146</sup> Entrevista con Eduardo, 17.11.2017

espacio, del tranvía. La infraestructura representa una “fijación espacial” (Harvey 2001) que se superpone a una red menos fijada y permite así desplazar a los actores móviles. Comparado a este capital inmovilizado en el tranvía, el coche constituye un capital móvil (Harvey 2001: 27), más vulnerable por no estar fijado en la infraestructura. Pero esta movilidad también le permite esquivar la infraestructura y buscar otros caminos. Existe una paralela interesante en el comercio: ahí, los comerciantes inmovilizados en sus tiendas no pueden escapar la imposición del tranvía. Su espacio se ve invadido por esta fijación espacial. En cambio, los vendedores ambulantes, más vulnerables por lo general, pueden esquivar, porque su capital móvil (sus productos, carreta) se lo permite. Los ambulantes, más bien, enfrentan otras imposiciones infraestructurales que los quieren fijar, como renovaciones de mercados y creaciones de plataformas itinerantes. La flexibilidad también significa la posibilidad de “permear” espacios y actividades, como lo hemos observado respecto a automovilistas y vendedores ambulantes. El comercio confinado a locales comerciales y la movilidad separada por medios de transporte cerrados producen espacios unifuncionales, donde cada actividad está fijada en sus espacios delimitados.

No quiero ser malinterpretado aquí, mi objetivo no es emitir un juicio, ni a favor de coches y vendedores ambulantes, ni en contra de infraestructuras y regulaciones. Simplemente trato de desplegar todos los aspectos de la imposición infraestructural. En la introducción mencioné que cuanto menos adecuada aparece la infraestructura, más impuesta es. La inadecuación, así como la adecuación, no existen en términos absolutos, sino relacionales, entre actores. En el desarrollo del proyecto se trata de adecuar la infraestructura al entorno. Para el tranvía, se eligió la ruta supuestamente más propicia, el modelo de tranvía, la tecnología (APS para no tener catenarias en el centro histórico), las paradas, etc. Pero estas adecuaciones fueron insuficientes para muchos. El tranvía destaca por su inadecuación. La falta de comunicación por parte del municipio sobre detalles de la obra y la exclusión de la gente del proceso constituyen un primer elemento de inadecuación, que enajena a los habitantes del proyecto. Además, se critica a las autoridades de mala gestión del proyecto y de una falta de visión en general. Este desorden percibido en el municipio representa una inadecuación entre los mismos responsables y el tranvía. Pero las autoridades y otros observadores más bien destacan la inadecuación de una población incivilizada, que carece de cultura y hace mal uso del espacio. Esta población bravía contrastaría con la cultura ordenada y apacible del tranvía. Concretamente, entraría en conflicto con el tranvía poniendo en riesgo su buen funcionamiento y hasta provocando accidentes. Finalmente, las propiedades inherentes del tranvía parecen inadecuadas en relación a las propiedades del espacio donde se está construyendo. No existe la densidad de habitantes requerida para el uso del tranvía. Entonces no es económicamente viable. No es conforme con muchos comercios en su ruta que dependen de clientes motorizados. Tampoco cabe muy bien en los espacios contruidos estrechos y

patrimoniales.

Cuanto menos se logra adecuar la infraestructura a los diferentes actores presentes, más se tienen que adecuar éstos. Por lo tanto, Cardoso (2017) habla de una “ciudad para el tranvía”, la ciudad entera teniendo que cambiar para que sirva el tranvía. Curiosamente, Carrión (2013: 13) hace un comentario análogo respecto al metro de Quito que exige una “adecuación inversa [...]”. El transporte definirá la ciudad y no al revés, como es lo deseado y lógico”. Entonces por último, podemos mostrar las diferentes adecuaciones que se pudo observar en el caso del tranvía. Para empezar, hay que destacar el trabajo de los ingenieros y obreros encargados de la obra civil, que, enfrentándose a diario con las sorpresas del espacio en construcción, toman las decisiones sobre la marcha para adecuar el espacio al tranvía. Estas decisiones, junto con la implementación de la plataforma única, espacios peatonales, semáforos, etc., conforman la adecuación del espacio infraestructural abarcador del tranvía.

Los demás habitantes, durante la construcción, desarrollan estrategias de evitación de la obra, cambiando sus caminos cotidianos, sus hábitos de consumo y sus horarios, para evitar la congestión. Los comerciantes frentistas también intentan escapar de la obra, buscando otros espacios de venta como las ferias. Podemos hablar, en este caso, de la adecuación de las prácticas cotidianas de movilidad e intercambio. También es una adecuación afectiva, porque se intenta evitar el estrés que provoca la obra. Cuando funcione el tranvía, de nuevo habrá que adecuar estas prácticas cotidianas, para integrar el nuevo medio de transporte. La interacción con el tranvía operativo producirá técnicas del cuerpo móvil, que, siguiendo a Von Schnitzler (2008) podrán servir para la adecuación disciplinaria de sus usuarios. A través de la práctica, se crearía a ciudadanos responsables. La configuración del tranvía, como medio de transporte público, estandarizado, inclusivo y ecológico, conferiría esta moral ciudadana. Con la incorporación de su uso, el sentimiento de imposición infraestructural será sustituido por un sentimiento más bien de apropiación. A partir de la práctica, se abrirán nuevas maneras de entender y pensar el espacio.

Pero hasta que funcione el tranvía, podemos observar otras dinámicas de apropiación del proyecto, a saber, la movilización de habitantes, y particularmente de comerciantes. Se apropian del proyecto en el sentido de que adoptan una postura crítica y quieren participar de alguna manera. Así se abren espacios de encuentro – tanto con las autoridades como entre habitantes – y de reivindicación. La crisis económica local es un resultado de la inadecuación de la obra (una inadecuación en parte inevitable, como toda obra conlleva inconvenientes, pero agravada considerablemente por decisiones técnicas y la pasividad de las autoridades). Los esfuerzos para superar esta crisis, por parte de comerciantes individuales u organizados, la veeduría y la EDEC, constituyen un trabajo de



adecuación económica. Es un trabajo de reparación, pero también de anticipación de la llegada del tranvía. A este momento se atribuye un cambio transcendental de la economía, del que beneficiarán los mejor preparados en aspectos como escaparate, marketing e inglés. Los comerciantes también reivindican una adecuación estética de sus espacios al tranvía, con bancos, plantas y pérgolas, para incentivar el comercio.

Recordemos que para la futura flota de buses, el municipio asimismo pide una adecuación estética para que armonice con el tranvía. Los buses ofrecen un ejemplo interesante de diversas adecuaciones. Se puede ver su desarrollo en las últimas décadas como una adecuación progresiva y anticipada, pero inconsciente, al tranvía: ésta se ha caracterizado por la institucionalización, estandarización, control, centralización, e integración en infraestructuras como las estaciones de transferencia y carriles propios. Sin embargo, la falta de coordinación con el municipio durante la obra del tranvía ha significado un retroceso en este desarrollo, y una inadecuación del sistema de buses en este espacio transitorio. Próximamente, habrá que volver a adecuar los buses, insertándolos en un sistema intermodal de transporte. Pero esta adecuación significará una sumisión al tranvía, como columna vertebral del sistema, lo que quitará centralidad a los buses, y autonomía frente al municipio.

Ahí se reflejan las relaciones de poder del actor-red, y la reordenación de la jerarquía existente a través de la imposición infraestructural. El tranvía refuerza el centro de la red (ya instituido antes por la arquitectura patrimonial, el comercio y las administraciones públicas), centralizando la movilidad (sobre tecnologías que favorecen la centralización, ver Winner [1986]). Suplantando a otros actores, los desplaza y los somete: automovilistas, buses y taxis – junto con sus conductores y empresas –, habitantes y comerciantes. Se trata entonces de adecuaciones forzadas por el tranvía y sus aliados poderosos. Algunos de estos desplazamientos pueden ser contingentes, como los de habitantes y comerciantes, que producen gentrificación. Otros son planificados, como el desplazamiento de los buses privados por una iniciativa pública municipal para crear “espacio estatal” (Harvey 2012). Asimismo, algunos actores aprovechan la imposición infraestructural para imponerse ellos, pero no siempre se trata de los aliados previstos. Ganan en influencia Alstom – empresa hacia la que se crea una dependencia por su tecnología, internacionalizando así nuestra red –, los acreedores del proyecto, ciertas autoridades y gentrificadores. En cambio, el tranvía dio al traste con las ambiciones de su aliado político principal, Paúl Granda, impidiendo su reelección. También a su aliado político actual, Marcelo Cabrera, menos dispuesto ya a identificarse con el proyecto, le da tiempos difíciles. Estos efectos imprevistos muestran el tranvía como mediador insubordinado (Latour 2005: 39). He enumerado solo algunas de las innumerables adecuaciones infraestructurales, que pueden ser de orden material, práctico, afectivo, estético, económico,

institucional, etc. Así, me parece una herramienta conceptual útil para iluminar todas estas dinámicas y conectar el antes, mientras y después de la imposición infraestructural.

## Bibliografía

Akrich, Madeleine y Bruno Latour. 1992. "A Summary of a Convenient Vocabulary for the Semiotics of Human and Nonhuman Assemblies", en Wiebe E. Bijker y John Law (eds.), *Shaping technology/building society. Studies in sociotechnical change*: 259-264. Cambridge & Londres: MIT Press.

Ávila, Noelia. 2015. "Patrimonialización del espacio urbano". *Ciudades* 107: 15-21.

Balkmar, Dag. 2012. *On men and cars. An ethnographic study of gendered, risky and dangerous relations*. Linköping: TEMA.

Bonham, Jennifer. 2006. "Transport: disciplining the body that travels". *The Sociological Review* 54(1): 57-74.

Bourdieu, Pierre. 2002. *Questions de sociologie*. París: Les Éditions de minuit.

Bourdieu, Pierre y Jean-Claude Passeron. 1996. *La reproducción. Elementos para una teoría del sistema de enseñanza*. Barcelona: Laia.

Butler, Judith. 1988. "Performative Acts and Gender Constitution. An Essay in Phenomenology and Feminist Theory". *Theatre Journal* 40(4): 519-531.

Cardoso, Eduardo. 2017. *Ilusiones. Una ciudad para el tranvía*. Cuenca: Diego Demetrio Orellana.

Carrión, Fernando. 2013. "El ensamblaje de las infraestructuras urbanas: el desafío para la gestión pública", en Jaime Erazo (ed.), *Infraestructuras urbanas en América Latina. Gestión y construcción de servicios y obras públicas*: 11-31. Quito: IAEN.

Cass, Noel, Elizabeth Shove and John Urry. 2005. "Social exclusion, mobility and access". *The Sociological Review* 53(3): 539-555.

Castro, Miguel. 2011. *Hacia una matriz energética diversificada en Ecuador*. Quito: CEDA.

De Certeau, Michel. 1988. *The Practice of Everyday Life*. Berkeley & Los Angeles: University of California Press.

De Santis, Andrea. 2015. "Uso de spots televisivos en las elecciones: la campaña de Paúl Granda para la Alcaldía de Cuenca-2009". *Universitas. Revista de Ciencias Sociales y Humanas de la Universidad Politécnica Salesiana del Ecuador* 13(23): 15-33.

De Sousa Santos, Boaventura. 2015. "¿La revolución tiene quien la defienda?". *Cuadernos Iberoamericanos. Revista de Historia y Comunicación* 1: 181-185.

Delgado, Manuel. 2007. *Sociedades movedizas. Pasos hacia una antropología de las calles*. Barcelona: Anagrama.

Durán, Luis. 2017. "Transmilenio: Experiencia, multitud y no lugar". *Revista Herencia* 30(2): 121-136.

Edwards, Paul. 2003. "Infrastructure and modernity: Force, time and social organization in the history of sociotechnical systems", en Thomas J. Misa, Philip Brey y Andrew Feenberg (eds.), *Modernity and Technology*: 185-226. Cambridge: MIT.

Foucault, Michel. 2002. *Vigilar y castigar. Nacimiento de la prisión*. Buenos Aires: Siglo XXI.

Foucault, Michel. 1992. *El orden del discurso*. Buenos Aires: Tusquets.

Foucault, Michel. 1984. "Preface to The History of Sexuality, Volume II", en Paul Rabinow (ed.), *The Foucault Reader*: 333-339. Nueva York: Pantheon Books.

GAD Cuenca. 2015. *Plan de Movilidad y Espacios Públicos*. Recuperado de: <http://www.cuenca.gob.ec/?q=content/plan-de-movilidad>

Galán, Nelson. 2016. *La gentrificación y sus consecuencias en la conservación del patrimonio edificado. El caso de la calle Larga de la ciudad de Cuenca* (tesis de maestría). Cuenca: Universidad de Cuenca.

García, Fátima. 2016. "El análisis del discurso como práctica social". *Glosa. Revista de divulgación* 6.

Gehl, Jan. 2014. *Ciudades para la gente*. Buenos Aires: Infinito.

- Goffman, Erving. 1997. *La presentación de la persona en la vida cotidiana*. Buenos Aires: Amorrortu.
- Graham, Steven y Nigel Thrift. 2007. "Out of Order. Understanding Repair and Maintenance". *Theory, Culture & Society* 24(3): 1–25.
- Graham, Steven y Simon Marvin. 2001. *Splintering urbanism. Networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*. Londres & Nueva York: Routledge.
- Guamán, Jorge. 2011. *Museo de sitio en el colector del Gallianzo: EL uso de las fuentes de agua y los colectores en Cuenca* (tesis de licenciatura). Cuenca: Universidad del Azuay.
- Harvey, David. 2003. "The City as a Body Politic", en Jane Schneider e Ida Susser (eds.), *Wounded Cities. Destruction and Reconstruction in a Globalized World*: 25-46. Oxford & Nueva York: Berg.
- Harvey, David. 2001. "Globalization and the 'Spatial Fix'". *Geographische Revue* 3: 23-30.
- Harvey, David. 1998. *La condición de la posmodernidad. Investigación sobre los orígenes del cambio cultural*. Buenos Aires: Amorrortu.
- Harvey, David. 1989. *The urban experience*. Oxford: Blackwell.
- Harvey, Penny. 2017. "Containment and disruption. The illicit economies of infrastructural investment", en Penny Harvey, Casper B. Jensen y Atsuro Morita (eds.), *Infrastructures and Social Complexity. A Companion*: 51-63. Abingdon & Nueva York: Routledge.
- Harvey, Penny. 2012. "The Topological Quality of Infrastructural Relation: An Ethnographic Approach". *Theory, Culture & Society* 29(4/5): 76–92.
- Harvey, Penny, Casper B. Jensen y Atsuro Morita (eds.). 2017. *Infrastructures and Social Complexity. A Companion*. Abingdon & Nueva York: Routledge.
- Harvey, Penny y Hannah Knox. 2015. *Roads: An Anthropology of Infrastructure and Expertise*. Nueva York: Cornell University Press.

- Harvey, Penny y Hannah Knox. 2012. "The Enchantments of Infrastructure". *Mobilities* 7(4): 521-536.
- Hermida, Augusta et al. 2015. "La densidad urbana como variable de análisis de la ciudad. El caso de Cuenca, Ecuador". *EURE* 41(124): 25-44.
- Hermida, Carla. 2016. "Del transporte a la movilidad. Reflexiones sobre las últimas décadas". *DAYA* 1: 20-35.
- Humphrey, Caroline. 2005. "Ideology in Infrastructure: Architecture and Soviet Imagination". *The Journal of the Royal Anthropological Institute* 11(1): 39-58.
- Hurtado, Osvaldo. 2007. *Las costumbres de los ecuatorianos*. Quito: Planeta del Ecuador.
- Ingold, Tim. 2004. "Culture on the Ground. The World Perceived Through the Feet". *Journal of Material Culture* 9(3): 315-340.
- Ingold, Tim. 2000. *The perception of the environment. Essays on livelihood, dwelling and skill*. Londres & Nueva York: Routledge.
- Jamieson, Ross W. 2003. *De Tomebamba a Cuenca. Arquitectura y arqueología colonial*. Quito: Abya Yala.
- Janoschka, Michael y Jorge Sequera. 2014. "Procesos de gentrificación y desplazamiento en América Latina, una perspectiva comparatista", en Juan José Michelini (ed.), *Desafíos metropolitanos. Un diálogo entre Europa y América Latina*: 82-104. Madrid: Catarata.
- Jenkins, Timothy. 1994. "Fieldwork and the Perception of Everyday Life". *Man* 29(2): 433-455.
- Kingman, Eduardo y Ana M. Goetschel. 2005. "El patrimonio como dispositivo disciplinario y la banalización de la memoria: una lectura desde los Andes", en Fernando Carrión y Lisa Hanley (eds.), *Regeneración y revitalización urbana en las Américas: hacia un Estado estable*: 97-109. Quito: FLACSO.
- Klaufus, Christien. 2009. *Construir la ciudad andina: planificación y autoconstrucción en Riobamba y Cuenca*. Quito: Abya Yala.

Larkin, Brian. 2013. "The Politics and Poetics of Infrastructure". *Annual Review of Anthropology* 42: 327–343.

Latour, Bruno. 2005. *Reassembling the Social. An Introduction to Actor-Network-Theory*. Nueva York: Oxford University Press.

Latour, Bruno. 1996. *Aramis or The Love of Technology*. Cambridge & Londres: Harvard University Press.

Latour, Bruno. 1992. "Where are the missing masses? The sociology of a few mundane artifacts", en Wiebe E. Bijker y John Law (eds.), *Shaping technology/building society. Studies in sociotechnical change*: 225-258. Cambridge & Londres: MIT Press.

Law, Robin. 1999. "Beyond 'women and transport': towards new geographies of gender and daily mobility". *Progress in Human Geography* 23(4): 567–588.

Lefebvre, Henri. 2004. *Rhythmanalysis. Space, Time and Everyday Life*. London: Continuum.

Lefebvre, Henri. 1978. *El derecho a la ciudad*. Barcelona: Península.

López, Andrea. 2014. *Manejo de la campaña permanente como estrategia política en el contexto del presidencialismo plebiscitario ecuatoriano* (tesis de licenciatura). Quito: Universidad de las Américas.

Low, Setha. 2005. "Transformaciones del espacio público en la ciudad latinoamericana: cambios espaciales y prácticas sociales". *Bifurcaciones* 5.

Moser, Caroline y Cathy McIlwaine. 2000. *Urban Poor Perceptions of Violence and Exclusion in Colombia*. Washington: The International Bank for Reconstruction and Development.

Pile, Steve, Christopher Brook y Gerry Mooney. 1999. *Unruly Cities?: Order/disorder*. Londres & Nueva York: Routledge.

Rabinow, Paul (ed.). 1984. *The Foucault Reader*. Nueva York: Pantheon Books.

- Reyes, Giovanni E. 2001. "Four main theories of development: modernization, dependency, world-systems, and globalization". *Nómadas. Critical Journal of Social and Juridical Sciences* 4(2).
- Salazar, Carles y Gemma Orobitg. 2011. "The making of an imagined community: The press as a mediator in ethnographic research into Assisted Reproductive Technologies (ART)". *Ethnography* 13(2): 236-255.
- Sennett, Richard. 1997. *Carne y piedra. El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*. Madrid: Alianza.
- Sennett, Richard. 1970. *The Uses of Disorder. Personal Identity and City Life*. Harmondsworth: Penguin Books.
- Senplades. 2017. *10RC. La década ganada*. Quito: Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo.
- Senplades. 2009. *Plan Nacional para el Buen Vivir 2009-2013: Construyendo un Estado Plurinacional e Intercultural*. Quito: Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo.
- Schneider, Jane e Ida Susser (eds.). 2003. *Wounded Cities. Destruction and Reconstruction in a Globalized World*. Oxford & Nueva York: Berg.
- Sheller, Mimi y John Urry. 2006. "The new mobilities paradigm". *Environment and Planning A* 38: 207-226.
- Star, Susan L. 1999. "The Ethnography of Infrastructure". *American Behavioral Scientist* 34(3): 377-391.
- Thomas, Hernán, Mariano Fressoli y Alberto Lalouf. 2008. "Introducción", en Hernán Thomas y Alfonso Buch (eds.), *Actos, actores y artefactos*: 9-17. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes.
- Thrift, Nigel J. 2008. *Non-representational Theory: Space, Politics, Affect*. Londres: Routledge.
- Thrift, Nigel y Shaun French. 2002. "The automatic production of space". *Transactions of the Institute of British Geographers* 27(3): 309-335.



Vergelin, Gonzalo. 2006. *El Comercio informal del Centro Histórico de Cuenca: Conflictos y alternativas de solución* (tesis de maestría). Quito: FLACSO.

Von Schnitzler, Antina. 2013. "Traveling Technologies. Infrastructure, Ethical Regimes, and the Materiality of Politics in South Africa". *Cultural Anthropology* 28(4): 670-693.

Von Schnitzler, Antina. 2008. "Citizenship Prepaid. Water, Calculability, and Techno-Politics in South Africa". *Journal of Southern African Studies* 34(4): 899-917.

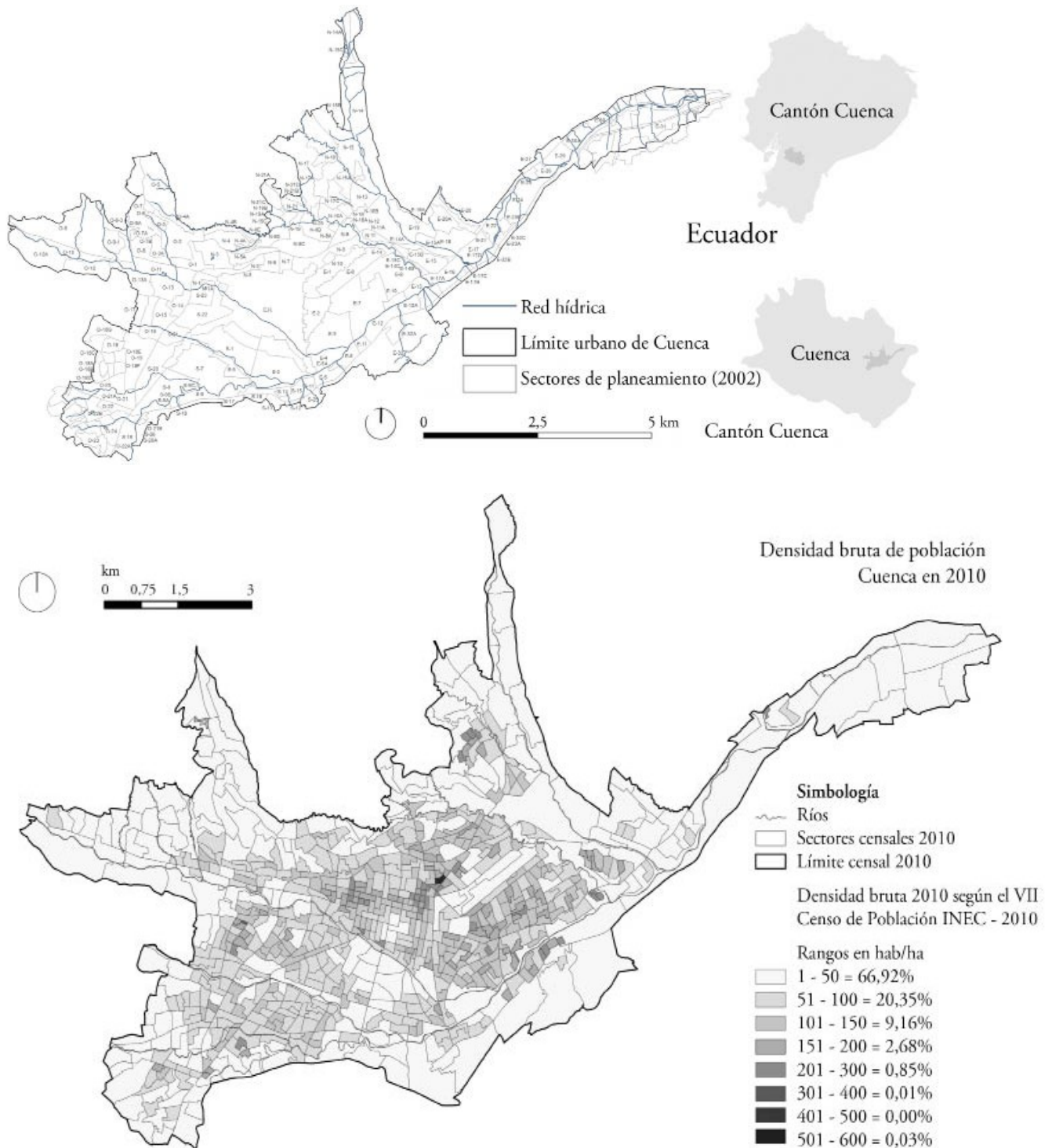
Winner, Langdon. 1986. *The Whale and the Reactor: A Search for Limits in an Age of High Technology*. Chicago: University of Chicago Press.

Yllia, María. 2017. "El museo Pumapungo del Banco Central del Ecuador. Gestión cultural y la generación de identidades". *Illapa* 1: 89-98.

## Anexos

### 1. Mapas y esquemas

#### 1.1. Límite urbano y densidad de Cuenca



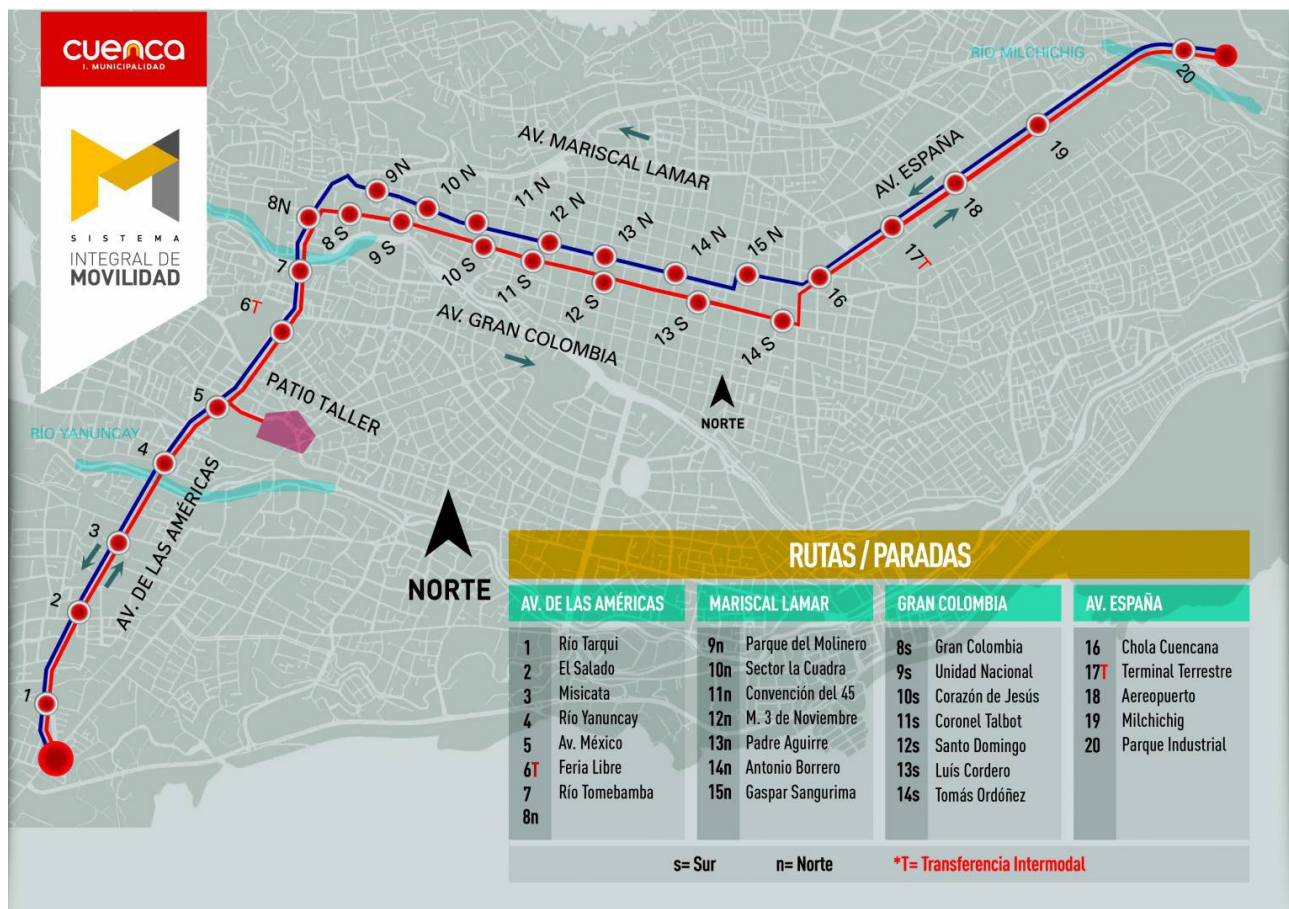
Fuente: <http://www.eure.cl/index.php/eure/article/view/752/825>

## 1.2. Centro histórico



Fuente: <https://www.eltiempo.com.ec/noticias/cuenca/2/zonas-de-cuidado-patrimonial-se-expandieron>

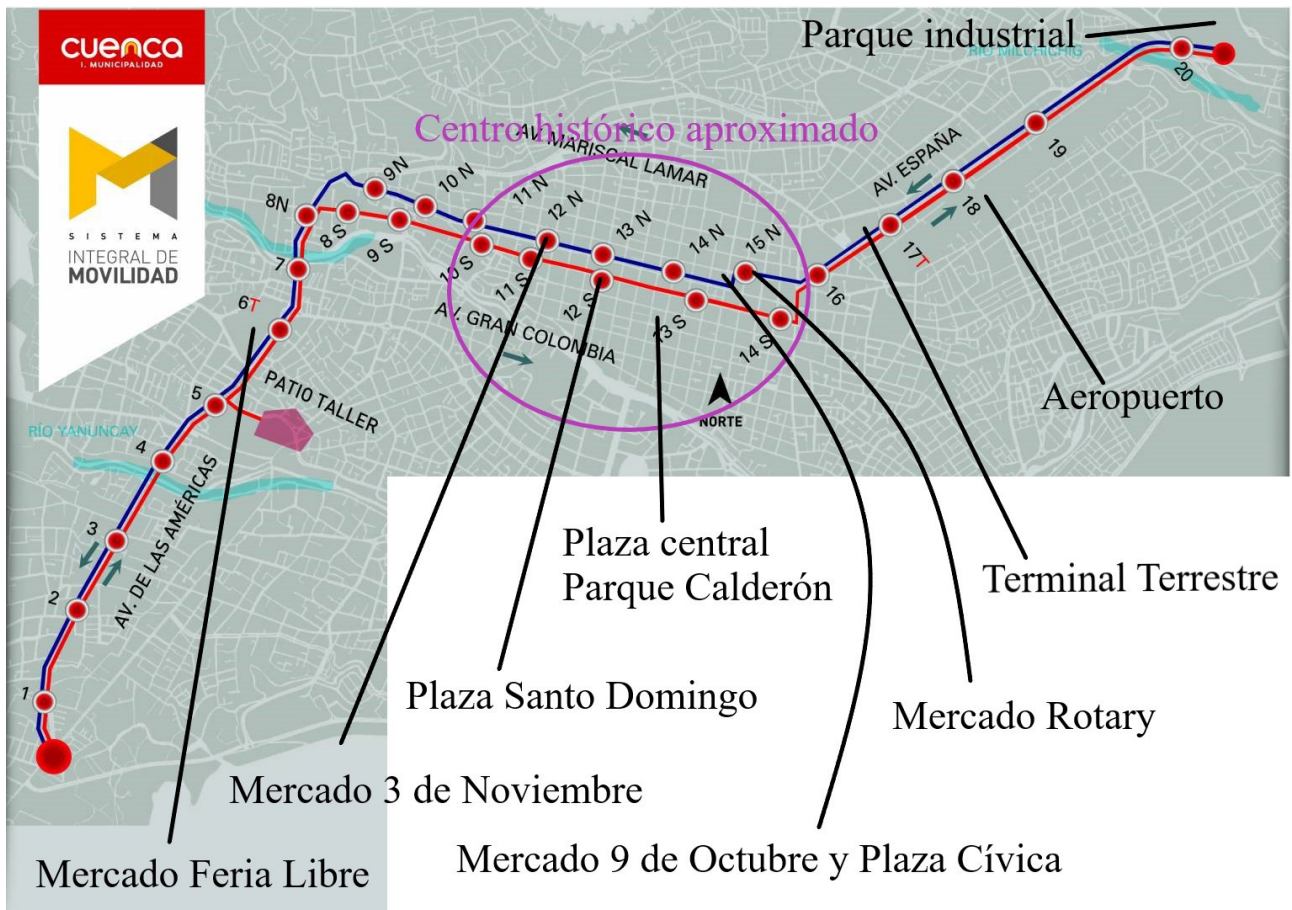
## 1.3. Ruta del tranvía



Fuente: Municipalidad de Cuenca



#### 1.4. Ruta del tranvía con detalles añadidos



Fuente: Elaboración propia a partir del mapa anterior

#### 1.5. Plataforma única y tramos peatonales



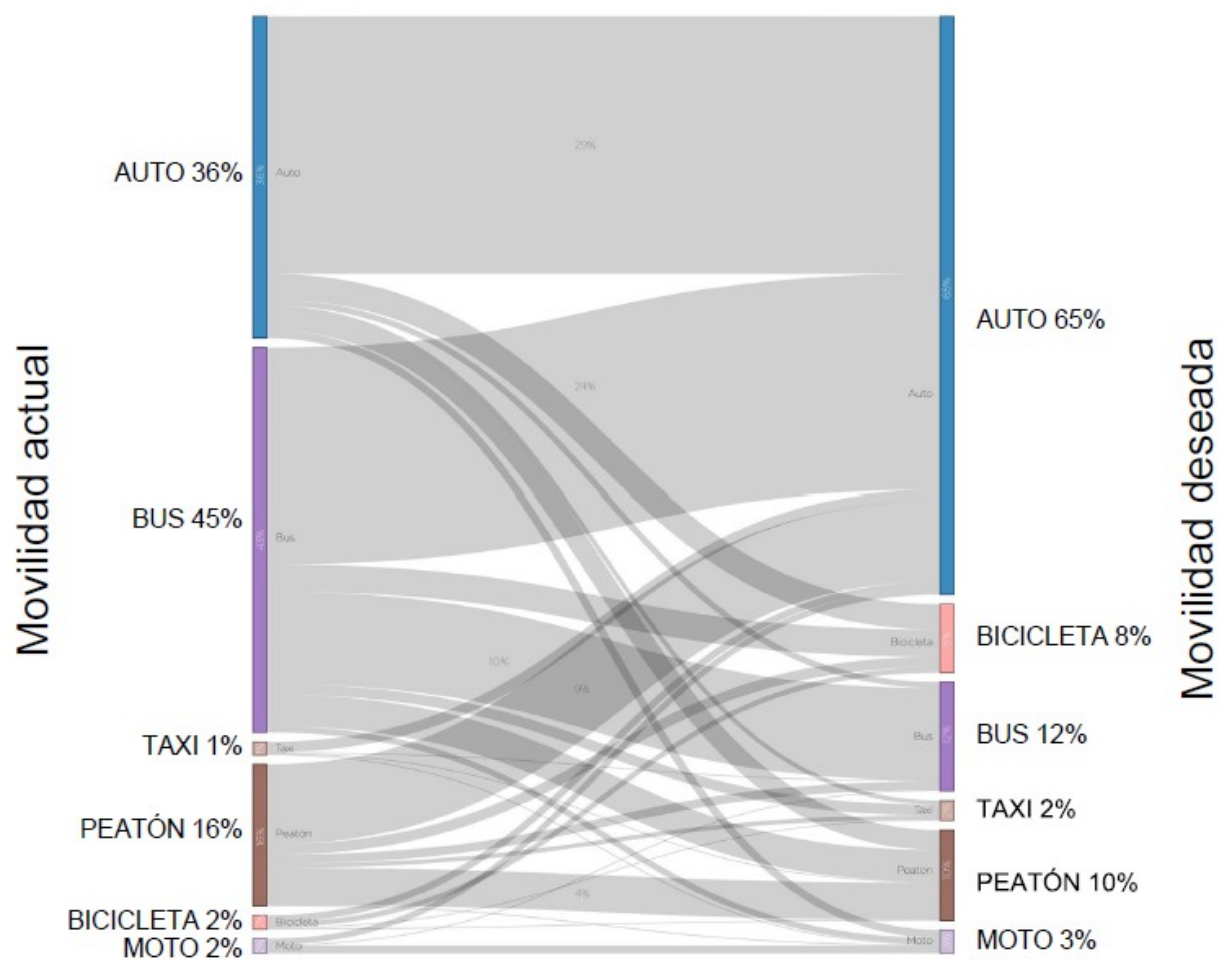
Fuente: Elaboración propia a partir del mapa anterior

### 1.6. Esquema del incidente en la calle Tarqui



Fuente: Elaboración propia a partir de un recorte de Google Maps

### 1.7. Gráfico comparando la movilidad actual con la movilidad deseada



Fuente: [http://www.emov.gob.ec/sites/default/files/Daniel%20Orellana%20-%20Pies%20y%20Pedales\\_0.pdf](http://www.emov.gob.ec/sites/default/files/Daniel%20Orellana%20-%20Pies%20y%20Pedales_0.pdf)

## 1.8. Organización de las calles del centro histórico



Fuente: Google Maps

## 2. Fotos e imágenes

### 2.1. Letreros de obras y publicidad estatal



Fuente (izquierda): <https://twitter.com/jequinonez/status/775752813242621957>

Fuente (derecha): <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=721854&page=36>

Estos letreros se encuentran al lado de obras públicas, como en este caso un parque infantil en Guayaquil y una carretera en Azuay (la provincia de Cuenca), recordando a la gente quién financió estas obras: la Revolución Ciudadana, vinculada directamente al ex presidente Rafael Correa. Los letreros se caracterizan por su retórica: “Avanzamos Patria!”, “Construimos para unir a la patria”, y “La Revolución Ciudadana está en marcha”.





Fuente (izquierda): Fotografía propia  
Fuente (derecha): Fotografía propia

Al nivel municipal, encontramos letreros similares. A la izquierda, el letrero se refiere al repapeo asfáltico de la Avenida 24 de Mayo en Cuenca. Precisa a cuántas personas beneficia, cuánto costó y el tamaño de la obra. Esta descripción es acompañada por los eslóganes “Cuenca municipalidad, con la gente siempre” y “trabajamos en obras públicas”. Abajo añade que se trata de la “Administración 2014-2019”, vinculando la obra discretamente al alcalde actual, Marcelo Cabrera. A la derecha, el vínculo es explícito: En este letrero de un parque, dice abajo “Marcelo Cabrera, alcalde de Cuenca”. Y expone otro de los lemas del alcalde, “Cuenca no se detiene en obras públicas”.



Fuente (izquierda): Fotografía propia  
Fuente (derecha): Fotografía propia



Estos son los dos lados del mismo cartel, encontrado en la Plaza Cívica, al lado de la obra del tranvía, cuando ya habían retomado la obra. Nos presenta todavía otro lema, “¡Una obra más para la gente!”, y no solo el nombre, sino incluso la foto del alcalde.

## 2.2. La Guardia Ciudadana en la Plaza Cívica



Fuente: Fotografía propia

## 2.3. El mobiliario urbano que acompaña el tranvía



Fuente (izquierda): Fotografía propia



Fuente (derecha): Fotografía propia

Las barritas acostadas, a la izquierda, no se rompen, pero tampoco son eficaces en mantener los coches en su carril. En cambio, los tubos a la derecha, como se ve en la foto, son más frágiles.



#### 2.4. Diferentes estados de la obra del tranvía



Fuente: Fotografía propia

La bajada de Milchichig, antes de llegar al parque industrial, el 18.10.2017: La obra apenas empezada.



Fuente: Fotografía propia

La curva entre la Plaza Cívica y la calle Sangurima, sector 9 de Octubre, el 30.11.2017: La obra en plena ejecución, respectivamente abandonada a medias.

Fuente: Fotografía propia





La calle Mariscal Lamar, cerca del mercado 9 de Octubre, el 30.11.2017: La obra acabada.

## 2.5. Fallas en los tramos acabados



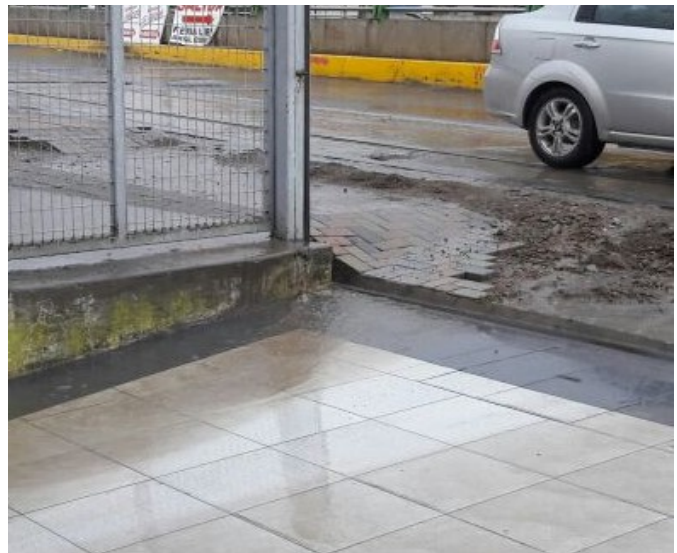
Fuente (izquierda): Fotografía propia  
Fuente (derecha): Fotografía propia



Zanjas como vemos a la izquierda se encuentran en las futuras paradas del tranvía. Se dejó abierta la vereda para las instalaciones de las paradas. Pero a la derecha vemos que hay también huecos que no están relacionados con las paradas. Las fotos abajo muestran una falla técnica que causa muchas molestias a habitantes: La plataforma tranviaria no canaliza la lluvia, así que entra agua en las casas. Las cuatro fotos fueron tomadas en la Avenida Gran Colombia.

Fuente (izquierda): Fotografía propia





Fuente (derecha): María Palacios

## 2.6. La obra abandonada



Fuente: Fotografía propia

La calle Sangurima entre el mercado Rotary y la Plaza Cívica

## 2.7. Calzadas anchas y veredas estrechas



Fuente (izquierda): Fotografía propia

Fuente (derecha): Fotografía propia

La calle Presidente Córdova a la izquierda y la calle





2.8. La campaña “Solo un ratito’ también está prohibido”



Fuente: Fotografía propia



Fuente: Fotografía propia

2.9. La campaña “El respeto nos mueve”



Fuente: Fotografía propia

2.10. La plataforma única “inclusiva” y “amigable”



Fuente: Fotografía propia



## 2.11. Vías segregadas y plataforma única: antes y después de la obra



Fuente (izquierda): Google Street View (de marzo 2015)

Fuente (derecha): Fotografía propia



Plataforma única en la calle Mariscal Lamar, donde se redujo el carril de coches.



Fuente (izquierda): Google Street View (de marzo 2015)

Fuente (derecha): Fotografía propia



Vías segregadas en la Mariscal Lamar, saliendo del centro histórico, donde se redujo el carril de coches y se amplió considerablemente la vereda.



Fuente (izquierda): Google Street View (de marzo 2015)

Fuente (derecha): Fotografía propia



En la calle Gaspar Sangurima, en el sector 9 de Octubre, la vereda y la plataforma tranviaria forman una sola plataforma, segregada de los carriles de coches por una banda verde. Se quitaron los árboles existentes y se plantaron nuevos. La calle se ha transformado en unidireccional.



Fuente (izquierda): Google Street View (de marzo 2015)

Fuente (derecha): Fotografía propia

La calle Gran Colombia, donde la Casa de las Posadas (la casa antigua a la izquierda) marca la entrada al centro histórico. Este tramo estrecho se convirtió en plataforma única peatonal.

## 2.12. Desnivel grande en la calle Juan Jaramillo



Fuente: Fotografía propia



### 2.13. Ocupaciones del espacio de los rieles



Fuente (izquierda): Fotografía propia

Fuente (derecha): Fotografía propia

Coches y motos se estacionan (izquierda) y adelantan (derecha) sobre los rieles.



Fuente (izquierda): Fotografía propia

Fuente (derecha): Fotografía propia

Todos los medios de transporte transitan por los rieles.



Fuente (izquierda): Fotografía propia

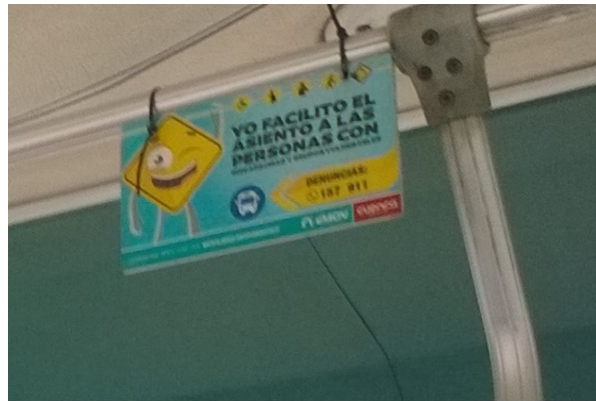
Fuente (derecha): Fotografía propia

Se asienta y se vende cosas en los rieles.





2.14. EMOV en el bus



Fuente: Fotografía propia

2.15. Las fachadas abiertas del centro histórico



Fuente: Fotografía propia



Fuente: Fotografía propia

**2.16.**      El comercio ambulante en los semáforos



Fuente: Fotografía propia

**2.17.**      Plataformas itinerantes



Fuente (izquierda): <https://twitter.com/plazasymercados/status/771802834996256768>

Fuente (derecha): <http://www.radioespectaculo.com/noticias/detalles/Listas+obras+en+Plataforma+de+Quinta+Chica>

Plataformas itinerantes de Narancay (izquierda) y de Quinta Chica (derecha)



2.18. Almacén de electrodomésticos encerrado por la obra en la Plaza Cívica



Fuente: Fotografía propia

2.19. Esfuerzos para reactivar la ruta tranviaria



Fuente: Fotografía propia

2.20. Rueda de prensa de la veeduría



Fuente: Fotografía propia

2.21. La campaña “Cuenca no es un juego”



Fuente: Fotografía propia

Los pósters representan una ciudad de Lego desordenada por un tranvía.

2.22. El papel “performativo” de la gente



Fuente: Fotografía propia

Un letrero del municipio muestra a gente común sujetando partes del tranvía y dice “Lo hacemos posible”, aludiendo al papel central que tiene la ciudadanía en hacer funcionar el tranvía.



### 3. Artículos de prensa

#### 3.1. Crítica de las obras de la Revolución Ciudadana

**C**hancho que da manteca, produce. Comenta la abuela de la casa, y nos recuerda esa sentencia popular bien traída en estos tiempos de revolución ética, porque la otra ya está en los anales de la historia contemporánea y para contar a los que vendrán, o para que ellos se interesen en la patria de sus abuelos, porque así será.

Y es que cuando escuchamos como justificativo a quienes creen que en la “Década Ganada” se hizo obras que no se hicieron en muchos años por parte de quienes estuvieron en Carondelet, nos sorprende la ausencia de lectura crítica, en una suerte de complicidad, puesto que hoy por hoy la corrupción se ha presentado de cuerpo entero, que refleja sin lugar a dudas lo que pasó, sin que eso quiera decir que en lo anterior no haya habido, porque lastimosamente al parecer esa es la edad de la patria ecuatoriana y de nuestra América lastimada sistemáticamente por esos malos hijos que en nombre en veces de la democracia han hecho lo que han hecho y en nombre del mal llamado “Socialismo del Siglo XXI”, también.

Hay de aquellas y aquellos que dicen que tenemos “carreteras de primer orden”, puentes hasta sobre los riachuelos, como el que se construyó en “Canoa” en Manabí, burlando a la inteli-

Simón Valdivieso Vintimilla

...

## Chancho que da manteca...

gencia ecuatoriana; aeropuertos con dos vuelos diarios, edificios con fallas profundas, un monumento al finado Presidente del Argentina, escuelas del milenio que se caen, en fin una “grandiosa” obra pública y en veces faraónica, es decir elefantes blancos, desperdiciando el dinero que bien pudo haber sido dirigido a la obra social.

Caminos vecinales, escuelas en todas las parroquias rurales, hospitales y centros de salud de cercanía, no como los que tenemos, y en donde las colas por el derecho a la salud son interminables, más universidades para garantizar el derecho a la educación. En fin, nada de lo que se debía hacer se hizo, porque es chancho que no da manteca, sonríe la impertinente abuela de la casa y en donde no se podía meter las uñas, concluye.

Y claro en la “Década Ganada”, hubo dinero en cantidades, a millares surgir como dice la letra

del himno patrio, por el precio del oro negro y por el endeudamiento externo a mansalva, lo que permitió que se derroche a granel, cuando hoy, estamos frente a una seguridad social en camino a su funeral. Y es que apuntar a que tenemos carreteras, y elefantes blancos, que se hicieron sin de control, al dedo, utilizando la figura del “estado de emergencia”, como expresión de cumplimiento del deber, es una falacia, de ahí que el propio Presidente Moreno está arremetiendo contra la corrupción, porque está convencido, que en arca abierta el justo peca. Y no se diga los que sabemos, comenta la abuela de la casa.

El sábado pasado en un espacio democrático, un ciudadano de a pie dijo que el Azuay debe exigir que los ladrones del erario nacional devuelvan lo robado, lo que evidencia la ira ciudadana frente al cinismo de los delincuentes de cuello blanco. Y ante ello la abuela de la casa nos recuerda, que lagarto que traga, no vomita.

Ya dijimos en otro momento, que vivimos una época tal de individualismo que ya no se habla nunca de discípulos, se habla de ladrones. Hemos perdido conciencia social. Recuerdo a Julio César haber escrito: amo la traición, pero odio al traidor; oportuno pensamiento para estos momentos, cuando se sacan los cueros al sol. (O)

Fuente: diario El Mercurio del 01.11.2017, sección Opinión

#### 3.2. La vialidad en Cuenca y Azuay

**E**s una realidad que, cuando las ciudades crecen, van asimilando paulatinamente a poblaciones que un día estuvieron en los alrededores. Esas poblaciones poco a poco se integran, en unos casos, o son devoradas en otros, pero no hay forma de impedir el proceso. Buenos Aires es un caso muy conocido en este sentido o, la capital mexicana, convertida en una de las mayores metrópolis del mundo, con más de veinte millones de habitantes que la hacen la segunda más poblada del planeta y la más grande del continente. Poblaciones que hasta mediados del siglo pasado eran lugares separados de la capital, hoy son parte de la urbe aun cuando en muchos casos conserven su personalidad y hasta cierto punto su autonomía.

En nuestro país-para no ir más lejos- Guayaquil y Quito se han unido ya con antiguas parroquias rurales y hasta con cantones aledaños para formar un todo.

Cuenca tiene parroquias rurales con un enorme potencial y muchas de ellas se han desarrollado vigorosamente en los últimos años. Pero las vías que conducen a la mayoría de esas poblaciones son de muy malas condiciones. Ciertamente que durante los últimos años parte de esas vías han mejorado al recibir pavimento, pero siguen siendo vías con dos carriles, uno de

Mario Jaramillo Paredes

...

## Cuenca y su futuro

ida y otro de vuelta. Consecuentemente el tránsito se torna extremadamente pesado especialmente en las horas pico.

Para poner unos pocos ejemplos, Ricaurte está a corta distancia de Cuenca. Sin embargo el viaje se torna exageradamente largo en las horas de mayor congestión, especialmente en la mañana y en la tarde cuando ese corto trecho demanda un largo viaje. Trasladarse al Valle, Santa Ana o Quíngeo, tiene iguales problemas. Lo que debería ser un viaje de pocos minutos se torna en una caravana de cerca de una hora en esas horas de mayor tráfico.

La vía que une a Cuenca con importantes parroquias como Tarqui o Cumbe, tiene similares características de mal diseño pues atraviesa por zonas en donde la topografía forma un cuello de botella. Por ello viajar en determinadas

horas de los fines de semana por esa carretera toma más de una hora para recorrer no más de ocho o diez kilómetros.

El problema en todos estos casos es que no hubo una planificación oportuna ni una visión de largos años para proyectar vías con más capacidad. Y, hoy es en la mayoría de los casos imposible ampliar dichas carreteras porque se dejó construir viviendas junto a la vía. Ni económica ni socialmente será posible ampliarlas y la única solución a largo plazo será construir vías por otras zonas.

Cuenca, en estas circunstancias, tiene y tendrá serios problemas de comunicación. Pregunten, sino, a quienes viven en esas parroquias y deben diariamente trasladarse a Cuenca.

No conozco en detalle la propuesta que presentó el alcalde Marcelo Cabrera para una gran circunvalación que una a las parroquias rurales. Pero más allá de los detalles y factibilidad de esa propuesta, lo que es fundamental para Cuenca y sus parroquias de cara al futuro es una vía de esa naturaleza, tomando medidas para impedir la especulación con las tierras por donde atravesase. De lo contrario estaremos cada día peor en comunicaciones, de lo que ya estamos hoy. (O)

Fuente: diario El Mercurio del 14.09.2017, sección Opinión



**S**egún se reveló recientemente en un estudio, la inversión pública realizada por la pasada administración, durante la década 2007-2017, en cuanto a la vialidad en la provincia del Azuay, representó un 2,5 por ciento, cifra realmente mínima si se compara este índice con los montos de inversiones similares en otras jurisdicciones. El pasado gobierno se enorgullecía en su propaganda acerca de la obra vial cuyas inversiones, ciertamente, fueron significativas, pero que comparándolas con los costos de obras de ese tipo con otros países, resultaban más altas que las señaladas.

El Azuay, tradicionalmente, ha contado con una red vial precaria, y que a pesar de las obras ejecutadas en diversas carreteras durante los últimos años, ni de lejos pueden compararse con las vías de primera calidad que existen en el centro y norte interandino o en el Litoral. Aunque las comparaciones resulten odiosas, las cifras y la calidad de las vías muestran a las claras la diferencia que existe entre la vialidad de otras provincias y regiones con la nuestra, donde por ejemplo algunas de las carreteras que nos conectan con otras regiones del Ecuador, adolecen de problemas que suelen agravarse durante las épocas invernales.

Dentro del cuadro del Ministerio de Transporte y Obras Públicas que informa sobre la inversión total en vialidad en las diferentes provincias del país, durante el período de 2007 a 2017, esta sería de 10.360 millones en su totalidad, siendo esta inversión en el Azuay de 260 millones, que significaría el 2,5 del total de la inversión nacional, cifra por demás pequeña tomando en cuenta, por un lado, la precariedad que en general posee nuestra red vial, y en relación a montos cuantiosos invertidos en obras viales de otras jurisdicciones que generalmente han contado con mejor infraestructura en vialidad que nuestra provincia. Entre las carreteras que tuvieron los aportes del gobierno nacional en la década anotada, se hallan la Cuenca -Molleturo-Tamarindo; Cuenca-El Descanso (Vía Rápida); Cumbe-Oña; entre otras. Aparte de ello, la red vial secundaria y la de tercer orden, adolecen de un calamitoso estado, que es continuamente señalado por cantones, parroquias y comunidades azuayas, en tanto el Gobierno Provincial, municipios y juntas parroquiales, evidentemente carecen de los recursos suficientes para atender las necesidades de mejoramiento vial, construcción de puentes y otras obras de infraestructura, adquisición de equipo caminero, etc. lo cual evidencia que el Azuay, en los últimos diez años, no mejoró de manera realmente significativa su vialidad. Las cifras así lo demuestran.

**C**on su habitual prepotencia, el anterior presidente del Ecuador, con el entusiasta aplauso de sus áulicos, se jactaba de que la vialidad de nuestro país era de las mejores del mundo. Si durante las vacaciones viajamos al norte y a parte de la costa, constatamos que en realidad ha mejorado, se han ampliado sus carriles respondiendo, cuando menos en parte, a las exigencias de los tiempos actuales en los que la intensidad del transporte automotriz requiere permanente mejora de las carreteras, en un país en el que los ferrocarriles que existen han dejado de satisfacer esas necesidades y se han convertido en medios para fomentar el turismo, al margen del transporte de carga y movilización de personas comunes.

Cuando regresamos al sur, a nuestras provincias, nuevamente retorna a nuestras mentes la idea de que, para un extranjero desconocedor de nuestra realidad que realiza por tierra un viaje de sur a norte, el Ecuador empieza luego de pasar el nudo del Azuay, ya que el tradicional descuido del Estado en vialidad para estas provincias se ha mantenido. En algunos casos, como la carretera que conduce a Loja, ha mejorado su calidad; en otros se ha hecho un mantenimiento razonable, como la Cuenca Guayaquil por el Cajas, pero en otras como la Cuenca Girón Pasaje, el deterioro es notorio testimoniando un retroceso con la que funcionaba durante la "partidocracia".

No se trata de un gobierno transitorio al que no se puede responsabilizar por la realización de obras. En nuestra historia republicana, es el que más tiempo ha durado en tiempo consecutivo. Tampoco se puede hablar de limitaciones de recursos ya que, hubo enorme abundancia por la más alta cotización internacional del petróleo. Se dio un vergonzoso descuido, lo que resulta más lamentable si consideramos que nuestra provincia, en las elecciones y consultas le dio una votación muy alta, lo que nos lleva a pensar en el aserto "así paga el diablo a sus devotos". Las condiciones económicas actuales y la enorme deuda que nos dejó como legado, nos llevan a pensar que es difícil salir delante de este discrimen, con la esperanza de que el actual ministro de Obras Públicas, cuencano, algo haga para aliviar esta permanente situación.

Fuente (izquierda): Artículo "Vialidad azuaya, década perdida" del diario El Mercurio del 18.09.2017, sección Opinión.  
Fuente (derecha): Artículo "Nuestras vías" del diario El Mercurio del 31.08.2017, sección Opinión.



Eduardo Cardoso Martínez

■ ■ ■

## Cuenca, ¡no se detiene!

**E**n el estado de propaganda, heredado de la mal llamada «Revolución Ciudadana», no faltan los eslóganes mediante los cuales nos quieren hacer creer todo lo contrario de la realidad que vivimos y palpamos los ecuatorianos.

Dentro de este escenario de fantasía, los mejores pupilos de la era correísta, son las principales autoridades de Cuenca y su provincia.

El prefecto Carrasco implementó su «sabatina» madrugadora – un tanto trasnochada, a veces-, en la que participaban sus acólitos debidamente filtrados para que se expresen aduladoramente con la autoridad, con locutores y conductores de su cadena radial, complementando ese mensaje; mientras su jefe dedica canciones a doña Juanita y a don Manuel y, los demás, decorando el escenario con «bailo terapia» y un cursi alucinado «Solimán».

El ex alcalde, Granda, hizo lo propio. Protagonizó una micro «sabatina» -a su medida y a su estilo- emulaba a su jefe de entonces; no se cansó de alabar las bondades de un tranvía descrito como una de las maravillas del mundo, que pronto aterrizaría en Cuenca. Granda pasó cinco años proclamando muchas promesas incumplidas, o tratando de justificar lo injustificable.

El alcalde, Cabrera, no ha quedado atrás de sus colegas en esta competencia de falsa propaganda. Es el campeón en la utilización de frases publicitarias que han ido cayendo por su propio peso. Para él, es aplicable el refrán: «dime de qué te jactas y te diré de qué adoleces».

Cabrera comenzó promocionándose con: «palabra de alcalde». No tardó mucho en darse cuenta de que su palabra de alcalde, venía desprestigiada desde su anterior alcaldía y que la cantaleta produjo un resultado contrario al que pretendía lograr; es decir, se ahondó la desconfianza en su contra.

El burgomaestre cambió a «con la gente, siempre» al cierre de sus mensajes radiales e impresos, y a poco de difundirlos, esa misma gente lo reemplazó por otro.

Ahora, Cabrera, tiene un nuevo complemento para su publicidad, él con su propia voz expresa: «Cuenca, ¡no se detiene!». Pero resulta que otra vez no le está yendo bien, porque casi todo lo que ofreció no aparece, o está detenido. Preguntamos: ¿para qué sirve la palabra de alcalde, que dice estar con la gente siempre? Si ya advertimos que: no habrá circunvalación tramo sur, ni cinco mega parques, peor cinco mil nuevas viviendas, menos concluir el tranvía -pese a que en campaña dijo lo contrario-; como tampoco aparecerán las «tablets» para los estudiantes. Sumemos de una vez, a esta lista, los buses Euro 5. (El alcalde, debe saber, que el diésel que tenemos en el país no permitirá la aplicación de esta tecnología).

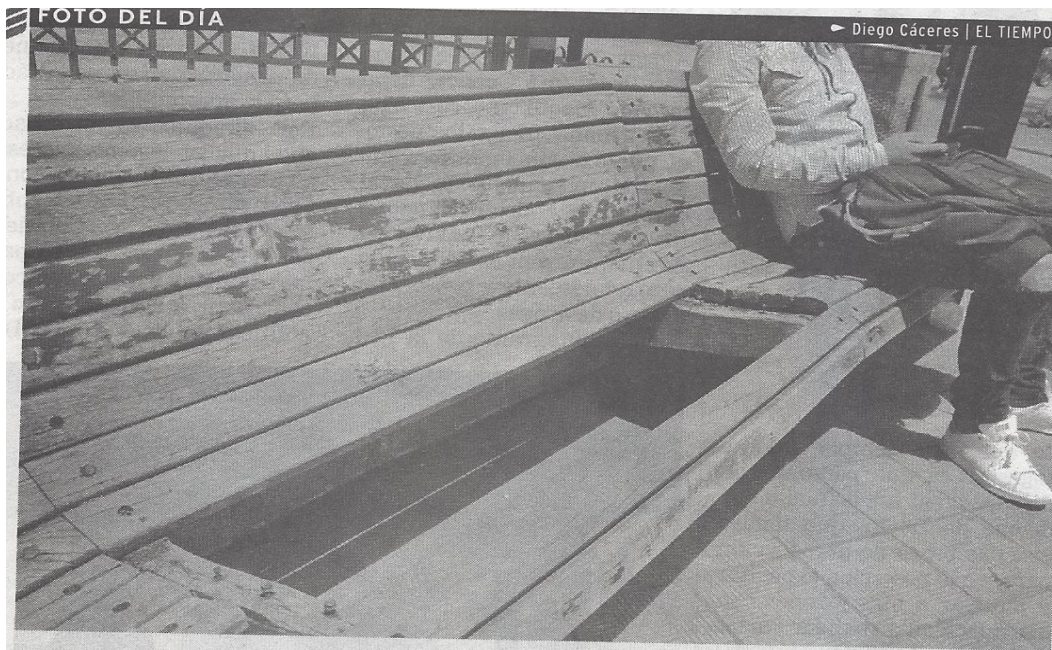
Por esto y mucho más, a su último eslogan lo he reemplazado por otro: Cuenca, ¡está detenida! (O)

[ecartdosom@yahoo.com](mailto:ecartdosom@yahoo.com)

Fuente: diario El Mercurio del 14.09.2017, sección Opinión



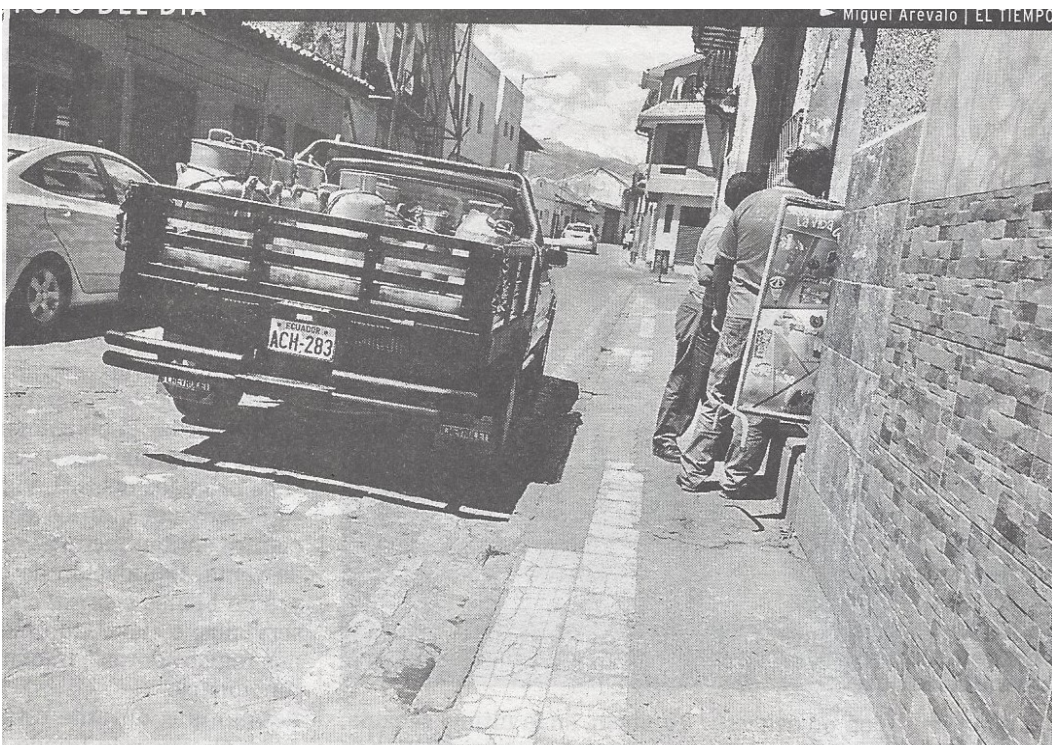
### 3.4. El civismo de la prensa



#### **Banca destruida en San Blas**

**CUENCA.** Esta banca que está situada en el parque San Blas está destruida. La ciudadanía pide mantenimiento y multar a las personas que cometen vandalismo. ≡

Fuente: diario El Tiempo del 15.12.2017



#### **Mal uso de las calles y veredas**

**CUENCA.** Distribuidores de leche y productos lácteos parquean sus vehículos en lugares prohibidos, complicando el tránsito vehicular en la calle Presidente Córdova y Estévez de Toral. ≡

Fuente: diario El Tiempo del 17.12.2017





## Basura en las zonas verdes

**CUENCA.** Este panorama se observaba ayer en las calles de la ciudad. Aunque existe cerca un tacho de basura, la gente prefiere botar los desechos fuera de él. ☞

Fuente: diario El Tiempo del 26.12.2017



## Ciclista incumple normas de tránsito

**CUENCA.** Este ciclista no respeta las normas de tránsito: en las calles Larga y Benigno Malo cruza con semáforo en rojo, poniendo en riesgo su vida. ☞

Fuente: diario El Tiempo del 29.03.2018



### 3.5. Un ejemplo de invasión por el coche

#### **Parterre usan para parquear**

Este parterre de la avenida Conquistadores en el cruce con la avenida Loja es usado como parqueadero por algunos conductores de vehículos.

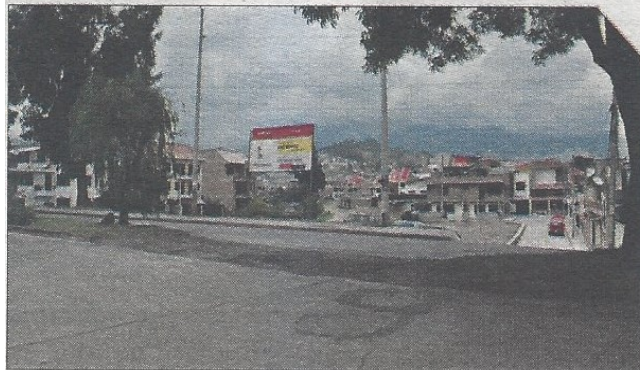
Quizá los agentes de la Empresa Municipal de Movilidad (EMOV) debería hacer un control por esta zona, para evitar que se incumplan las normas de tránsito. Pero a la par también se debería delimitar bien la zona que corresponde a parterre y a la vía.



#### **Se cruzan por parterre de la Loja**

El cruce desde la avenida Loja hacia la avenida Conquistadores se hace a través de un área de parterre que está destruida. Este cruce debería habilitarse como vía, y aprovechar para reparar este espacio que soporta alto tránsito vehicular.

En este parterre además hay algunos árboles frondosos que quizás deberán ser reubicados.



Fuente: diario Late del 17.11.2017



### Conductor arrastró con su vehículo a ACT alrededor de 15 metros en la Av. de las Américas

**L**a tarde del último miércoles, se registró una nueva agresión a un Agente Civil de Tránsito (ACT) de la EMOV. El hecho sucedió en la Av. de las Américas, cuando el agente se encontraba tomando un procedimiento común frente a un vehículo que habría estado estacionado por mucho tiempo sobre una acera, así lo relató Adrián Castro, Gerente de la EMOV.

“El ciudadano salió de un local comercial en la Av. de las Américas. Al momento que el agente se acerca a pedir los documentos, el señor se sube al vehículo y arras-



**En el video se observa cómo dos ciudadanos se salvan de ser atropellados, al momento que el conductor arrastra al agente D. Pesantez.** Cortesía

tra al Agente por cerca de 15 metros a alta velocidad. Dos ciudadanos que se disponían a cruzar la calle en ese momento, también se salvan de ser atropellados por este conductor y el agente cae en la calle”, refirió Castro.

Así también, mencionó que de momento el caso ya está en manos de la Fiscalía. Mencionó que

se pretende hacer que se establezca el tipo penal de ataque o resistencia, que conlleva una sanción de pena privativa de libertad de entre seis meses y dos años, de acuerdo a lo que establezca el juez encargado con base a los agravantes. Sin embargo, Castro mencionó que pedirá la máxima pena.

Por último, indicó que

se ha establecido diálogos con el Gobernador Xavier Enderica, para que se gestione el permiso para que tanto Agentes Civiles de Tránsito como Guardias Ciudadanos, puedan portar armas disuasivas, de modo que puedan hacer uso de la fuerza progresivamente. (LCH)(I)

### Detalle

En menos de dos semanas se habrían registrado cuatro agresiones a los Agentes de Tránsito de la EMOV EP, pese a que hace tres semanas se lanzó la campaña “Cuencanos más humanos”, que busca reducir los enfrentamientos que se dan entre la ciudadanía y los funcionarios públicos (Agentes Civiles de Tránsito, Controladores de Servicio de Estacionamiento Rotativo Tarifado (SERT).

Fuente: Artículo “Caída de agente de tránsito pudo ser una tragedia” del diario Late del 17.11.2017



Entre tanto existen otros sectores de la urbe que hoy enfrentan una baja considerable de negocios.



En total aproximado de 120 locales pequeños, medianos y grandes, de diferentes tipos de negocios, se han ubicado hasta la presente fecha en la avenida Ordóñez Lasso, desde el redondel al monumento Simón Bolívar hasta la Virgen del Milagro.

Un recorrido efectuado ayer por este medio de comunicación confirma que esta arteria de la urbe hoy presenta un rostro diferente, pues existen decenas de nuevos negocios que se han abierto.

En esta avenida, desde el referido redondel hasta la Virgen del Milagro, hay más de una decena de edificios/condominios como: Los Olivos, Puertas del Sol, River View, Los Cedros, Montecarlo, Los Cipreses, Mirador del Lago, Palermo, etc., varios de los cuales arriendan, además, su planta baja para comercios de diferente naturaleza.

El director de Planificación del Municipio de Cuenca, Pablo Abad, recuerda que, según la Ordenanza, el uso de suelo principal de la Ordóñez Lasso es vivienda y complementaria es la ocupación comercial.

### Variedad

De los 120 locales detectados, la mayoría son sitios de comida: restaurantes, café, pizzería, pollerías y afines; le siguen en número las tiendas de diferente tamaño, incluidos los minimarket en donde venden productos de primera necesidad y más artículos.

Otros giros de negocio que también han crecido en esta arteria en gran número son: lavanderías de ropa y farmacias, sean privadas o de cade-



*Fernanda Robles, dueña de una boutique, comenta que hace cinco años por el cierre de la vía enfrentó problemas, hoy mejoró todo. ACR*

nas nacionales; y centros de atención odontológica y laboratorios.

También, aunque en menor cantidad -en comparación con los restaurantes, tiendas, farmacias y lavanderías- están salones de belleza (masculinos y femeninos), papelerías, bazares, cabinas telefónicas y de internet, peluquerías caninas, boutiques, panaderías, gimnasio y floristerías o centro de jardinería.

Siguiendo la Ordóñez Lasso, desde el parque Virgen del Milagro para arriba el abanico de comercios se abre a otros segmentos: talleres de latonería, radio técnicos, mármol, aluminio, vidrio, alquiler de disfraces, reparación de celulares, pinturas, decoración, reparadora de calzado, mecánica industrial, lavadora de autos y más.

Tal es el movimiento intenso que registra esta avenida que, incluso, ya comenzó a ser vista por artistas populares, que bailan en las esquinas. En la intersección de la calle Los Cedros este lunes se instalaron jóvenes (de Venezuela, Colombia, Argentina y Perú) con su grabadora y montaron una breve coreografía cuando el semáforo estuvo rojo, dicen

que en esta calle les va muy bien.

Por esta arteria transitan tres líneas de buses: Eucaliptos, Trigales y la 201 (feria libre).

Mientras esto sucede en esta avenida, en otros sectores como la Gran Colombia, desde la Octavio Cordero, el comercio prácticamente ha muerto. Por eso Marcelo Solórzano, vecino, piensa que la "caída" del centro histórico se evidencia en estos otros polos de la urbe que, años atrás, eran solo residenciales.

### Realidades

Fernanda Robles, dueña de una boutique, cuyo local arrienda por 400 dólares mensuales, es una de las "sobrevivientes", pues ha soportado el cierre de la Gran Colombia por el tranvía y el de la Ordóñez Lasso por el arreglo vial.

Desde hace cinco años que se instaló en esta zona, junto a la gasolinera Eloy Alfaro, ha visto como han ido desocupando locales vecinos, ella se mantuvo, hoy afirma que el comercio mejoró porque esta es una zona en expansión por la serie de edificios residenciales, varios de los cuales han sido



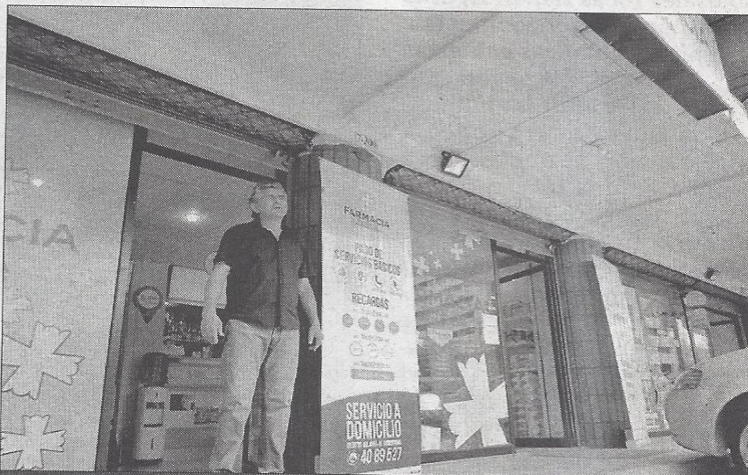
comprados por personas del extranjero.

Esta situación, a criterio de Robles, es positiva porque dinamiza el comercio de la zona, pero también es un riesgo porque sube mucho la plusvalía y los arriendos aumentan para los ecuatorianos.

Marco Andrade, dueño de la Farmacia Señor de Andacocha, comenta que el dinero que invirtió al comprar esta farmacia hace cinco meses, hoy lo duplicó. Le va bien, claro, abre de lunes a domingo, 13 horas consecutivas.

El médico veterinario Pedro Reino, propietario de un local de cuidado y peluquería de mascotas, señala que hace 17 años eran contados los negocios, hoy existe de todo, desde un alfiler hasta servicio médico, entonces los vecinos y personas de zonas aledañas ya no necesitan ir al centro para nada, tal vez un trámite municipal, aunque ahora casi todos son en línea.

En cambio, actualmente algunos locales pequeños, como tiendas, reparadoras de calzado y similares dicen que, así como ha crecido el comercio en esta vía, hay otros negocios que han cerrado porque los arriendos subieron y aunque la vía hoy luce bonita, varios de estos negocios no tienen parqueadero para sus clientes, por ende bajan sus ventas. (ACR)-(I)



*Para Marco Andrade, propietario de una farmacia comprada hace cinco meses, la situación es buena, por eso duplicó ya su inversión. ACR*



*Jóvenes danzantes populares optaron por algunas esquinas de esta vía para bailar porque hay gran afluencia vehicular, dicen. ACR*

Fuente: diario El Mercurio del 29.08.2017